ROK II (VIII) STYCZEŃ 1931 NUMER 1 (75)

SKRZYDLATA POLSKA



ORGAN KLUBÓW LOTNICZYCH

WYDAWNICTWO LOPP. WARSZAWA

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego—Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 701-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulana 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.

Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz.-Wsch., pokój 20.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-31-49.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie, Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L. O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. Drzewiecki).

Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3.

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski (dawniej Aer. Akad. w Warszawie i Stoł. Klub Lotn.) — Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel 8-10-01.

Kraków. Aeroklub Akademicki w Krakowie — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Lwów. Aeroklub Akademicki we Lwowie — Kaleczna 20a.

Poznań. Aeroklub Akademicki w Poznaniu — Marcinkowskiego 24 (N. U. R.), tel. 20-75 i Wielkopolski Klub Lotników — Wały Zygmunta Augusta 15.

Wilno. Aeroklub Akademicki w Wilnie — Mickiewicza 4 m. 4, tel 7-63.

Katowice. Śląski Klub Lotniczy — lotnisko.

Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11.

Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Piotrkowska 67 (L. O. P. P.).

Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.

Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-45.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotnisko).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁOWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ
ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH
REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI
WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — $5^1/_2$ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., $^1/_2$ str. — 180 zł., $^1/_4$ str. — 100 zł., $^1/_8$ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 16. X. 1930 do 15. III. 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Godzina		Kierunek			Godzina	
	12.50	o.	Warszawa	p.	11.10	
	15.00	p.	Poznań	o.	9.00	
	13.15	o.	Warszawa	p.	11.00	
	15.15	p.	Bydgoszcz	o.	9.00	
	8.30	o.	Warszawa	p.	14.45	
	10.30	p.	Katowice	o.	12.45	
	12.00	o.	Warszawa	p.	12.00	
	14.30	p.	Lwów	o.	9.30	
	12.30	o.	Warszawa	p.	11.30	
	15.00	p.	Gdańsk (Danzig)	o.	9.00	
10.50	12.30	o.	Katowice	p.	10.45	12.20
11.35	13.15	p.	Kraków	o.	10.00	11.35
*	**				**	*
11.15	11.15	o.	Katowice	p.	12.00	12.00
—	12.55	p.	Brno	o.	10.20	—
—	13.15	o.	Brno	p.	10.00	—
13.45	14.15	p.	Wien	o.	9 00	9.30
*	***				***	**
8.00	9.00	o.	Lwów	p.	15.30	14.30
12.30	13.30	p.	Galati	o.	11.00	10.00
13.00	14.00	o.	Galati	p	10.30	9.30
14.30	15.30	p.	Bucuresti	o.	9.00	8.00

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki
** samoloty kursują tylko we wtorki, czwartki i soboty
*** czas wschodnio-europejski

o. — odlot
p. — przylot

KOMITET WOJEWÓDZKI L. O. P. P. W NOWOGRÓDKU



Wojewoda Nowogródzki p. Z. Beczkowicz, prezes Komitetu.

Olbrzymia praca Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. szła w różnych kierunkach. Ogromny program prac wytyczony w r. 1928 i następnie zwiększany, został prawie całkowicie wykonany.

Przedsięwzięto na wielką skalę reorganizację pracy w kilku Komitetach Powiatowych słabiej pracujących. Przez uzyskanie poparcia z Kuratorjum ilość kół szkolnych L. O. P. P. stale się powiększa, gdyż młodzież pod okiem swych wychowawców garnie się z entuzjazmem do prac lotniczych.

Posiedzeń Zarządu odbyto w r. 1929 12. Wszelkie sprawy załatwiało Prezydjum Zarządu. Członkowie Zarządu wyjeżdżali na teren Komitetów Powiatowych, przeprowadzając szereg lustracyj, udzielając wskazówek w pracy.

W zakresie propagandy Komitet Wojewódzki wysłał czołówkę samochodową z kinem, filmami i przeźroczami lotniczemi. Samochód propagandowy L. O. P. P. wzbudził u ludności województwa ogromne zainteresowanie. Załoga samochodu wygłaszała odczyty, a specjalne kino wyświetlało obrazy lotniczo-gazowe. Główny nacisk kładziono na propagandę wśród najszerszych mas. Wobec ogromnego zainteresowania, jakie wzbudził samochód L. O. P. P., w roku obecnym czołówka ta objedzie całe Województwo z odczytami. Pomocną Komitetowi we wszelkich poczynaniach była prasa, a szczególnie redakcja „Życia Nowogródzkiego", umieszczając zawsze bezpłatnie wszelkie wiadomości L. O. P. P. za co należy się specjalne podziękowanie. W czasie VI Tygodnia L. O. P. P. Komitet Wojewódzki wydał dodatek ilustrowany 2-stronicowy wspólnie z „Życiem Nowogródzkiem".

W dziale obrony przeciwgazowej Komitet Wojewódzki wydał tablicę obrony, opracowaną przez p. inż. Laymana, prezesa Komitetu Pow. L. O. P. P. w Baranowiczach. Jakim sukcesem cieszyło się i cieszy nadal to wydawnictwo wystarczy nadmienić, że Komitet Lubelski rozkolportował 1000 sztuk tych tablic. Pokaz gazowy na wielką skalę zorganizowany został przez Kom. Pow. L. O. P. P. w Baranowiczach. Dzięki współpracy i pomocy wojska pokaz ten wypadł b. dobrze.

Obecnie obowiązki referenta gazowego w Kom. Woj. L. O. P. P. pełni p. Witold Rojewski.

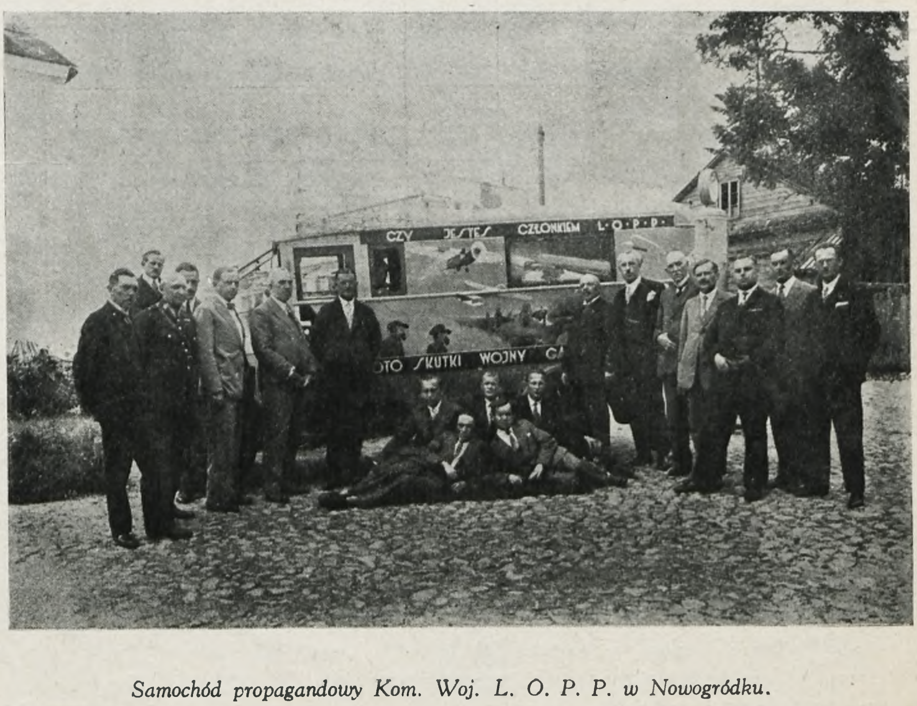
W myśl życzeń szerokich warstw ludności i członków L. O. P. P., Komitet Wojewódzki kontynuował dalsze prace nad niwelacją lotniska w Baranowiczach. Niezależnie od powyższych prac w roku ubiegłym zniwelowano lotnisko w Derewiańczycach.



Wicewojewoda Nowogródzki, p. F. Godlewski, wiceprezes.

Komitet nabył na własność lotnisko w Nowogródku, które w miarę ukończenia prac na innych odcinkach zostanie otwarte w swoim czasie.

W okresie ubiegłego roku poprawiono parę napisów orjentacyjnych na gmachach dla zorjentowania załóg przelatujących samolotów.



Samochód propagandowy Kom. Woj. L. O. P. P. w Nowogródku.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Nowogródku ukonstytuował się następująco:

Prezes p. Zygmunt Beczkowicz, wojewoda nowogrodzki; I wiceprezes p. Franciszek Godlewski, wicewojewoda nowogrodzki; II wiceprezes p. Marjan Parfjanowicz, p. o. Prezes Sądu Okręgowego; sekretarz p. inż. Ludwik Wolnik, burmistrz m. Nowogródka; skarbnik p. Wilhelm Tarnecki, rejent; członkowie — p. Konrad Boduchoski, nadkomisarz P. P.; p. Szymon Jaroszewski, naczelny Insp. Str. Poż.; p. Wacław Wyszyński, prezes Sądu Okr.; p. Dr. Edmund Maculewicz, naczelnik Wydziału Zdrowia; p. Jerzy Hryniewski, starosta nowogródzki; p. Włodzimierz Sochacki, naczelnik Wydziału Samorządowego; p. inż. Józef Żmigrodzki, radca Dyr. Rob. Publ.; p. Antoni Roszkowski, Inspektor P. P.

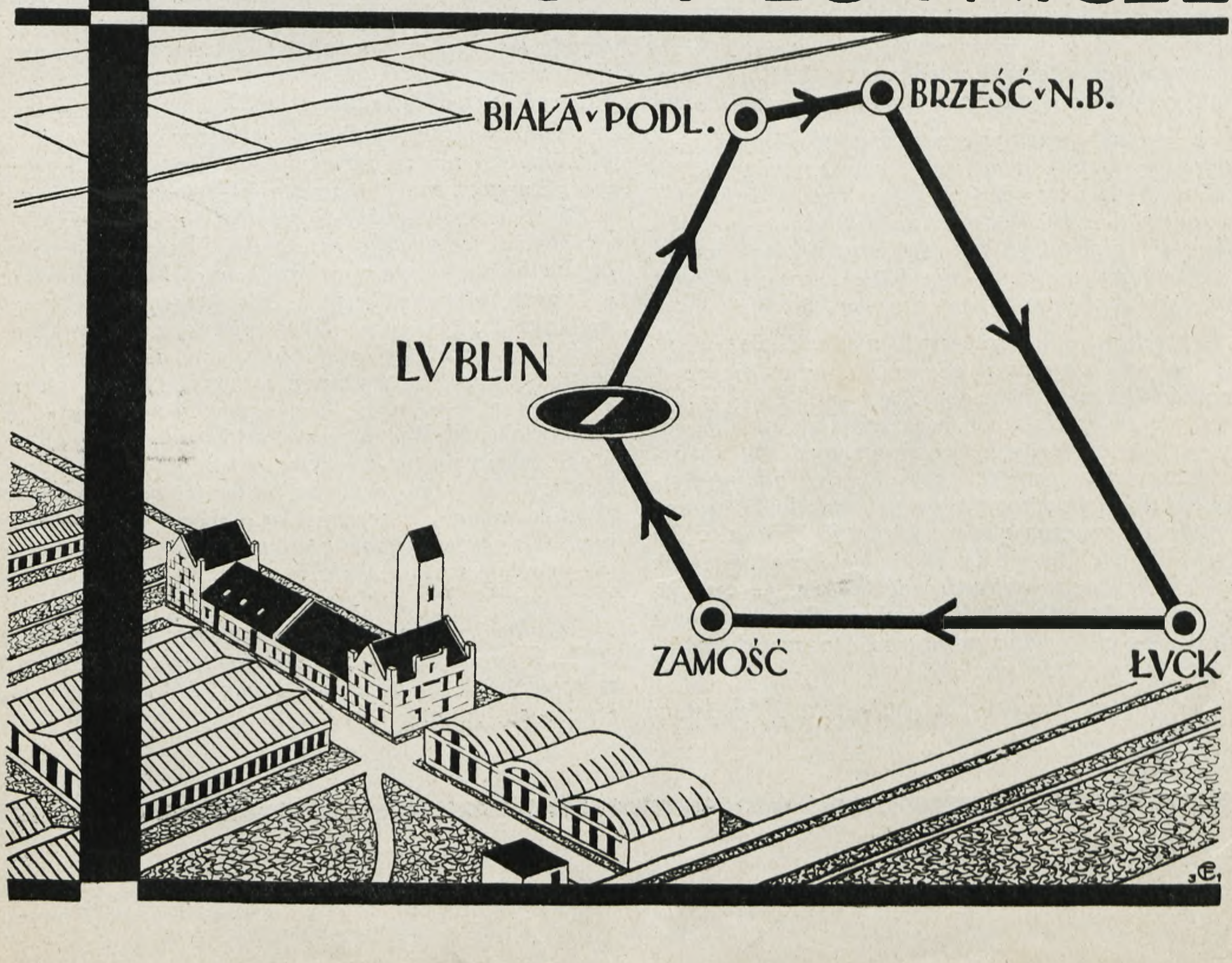
BUDOWA CYWILNEJ SZKOŁY OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

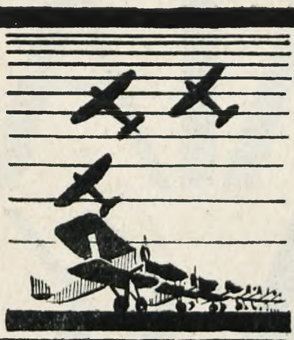
Sprawa zebrania funduszów na budującą się w Warszawie Cywilną Szkołę Obrony Przeciwgazowej, zyskała ogromne poparcie wśród organizacyj kobiecych w kraju. Pod protektoratem Pani Prezydentowej M. Mościckiej zostało zawiązane w czerwcu r. ub. „Koło Pań przy Komitecie Budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej". Koło to, jednoczące w swych szeregach przedstawicielki prawie wszystkich organizacyj kobiecych w kraju, zajęło się bardzo gorliwie akcją zbierania funduszów potrzebnych do kontynuowania budowy szkoły, aż do całkowitego jej wykończenia i wyposażenia. Pozatem Koło postanowiło zająć się szerzeniem propagandy obrony przeciwgazowej wśród ludności cywilnej, uwzględniając w pierwszym rzędzie kobiety, które z charakteru swego stanowiska w rodzinie, pierwsze winny zainteresować się i zaznajomić z zasadami obrony przeciwgazowej. Koło Pań prowadzi swe prace w ścisłem porozumieniu z Ligą Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która (Komitet Stołeczny LOPP.) jest inicjatorką szkoły, przekazując już w latach ubiegłych na cel powyższy pokaźne sumy. Zaznaczyć należy, że pomimo krótkiego czasu swego istnienia, Koło Pań rozwinęło bardzo szeroką działalność w całym kraju, dowodem czego jest powstawanie lokalnych kół wojewódzkich, zbierających fundusze na terenie danego województwa. Sądzić należy, że praca rozpoczęta z takim rozmachem da jaknajlepsze rezultaty jak finansowe, tak i propagandowe, co przyczyni się w znacznym stopniu do ukończenia i uruchomienia Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej, której brak jest coraz bardziej odczuwany.

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK II (VIII) **STYCZEŃ 1931** **Nr. 1 (75)**

1-SZE LUBELSKO-PODLASKIE ZAWODY LOTNICZE





NA WIDNOKRĘGU



Miniony rok nie postawił naszego lotnictwa na poziomie, na jakim pragnęlibyśmy go widzieć po dziesięciu latach pracy przy jego budowie. Jednak w wielu dziedzinach dał się zauważyć w tym czasie postęp bardzo poważny.

Więc, przedewszystkiem, rozstrząsając wyniki pracy przeszłorocznej, trzeba podkreślić, że przemysł nasz zaczyna wchodzić na teren zagraniczny. Samolot pościgowy P—6, zbudowany w Państwowych Zakładach Lotniczych, osiąga świetne wyniki na konkursie międzynarodowym w Bukareszcie, a następnie budzi powszechne zainteresowanie w Salonie Paryskim. Fachowcy cudzoziemscy wyrażają się o nim, jako o jednej z najlepszych konstrukcyj lotniczych. Ten niezaprzeczalny sukces, jeśli nie objawi się już obecnie w postaci sprzedaży licencji, czy serji zamówień zagranicznych, to, w każdym razie, jest w stanie przekonać zagranicę o tem, że nasz przemysł lotniczy może konkurować z wytwórczością najlepszych fabryk.

W dziedzinie przemysłowej zanotowaliśmy ponadto radosny objaw dla naszych sportsmanów lotniczych, mianowicie pojawienie się taniej awionetki, sprzedawanej na kredytowych dogodnych warunkach. Silnika lotniczego własnego wciąż właściwie nie mamy, ale rok ubiegły wskazał nam kilka rzeczy dobrych, z których obecnie coś napewno się wybierze.

W zeszłym roku rozszerzyliśmy ilość naszych linij lotniczych zagranicznych na Rumunję, łącząc w ten sposób Bałtyk z morzem Czarnym. Czynione były starania około dalszego rozszerzenia szlaków powietrznych zewnętrznych i wewnętrznych. W związku z temi zamierzeniami, przygotowano najważniejsze szlaki do komunikacji nocnej. Oświetlenie czynne było narazie podczas raidu państw M. Ententy. Na naszych linjach kursowały płatowce komunikacyjne nietylko fabrykacji krajowej, lecz także, narazie na próbę, samoloty własnej konstrukcji. Stuprocentowe bezpieczeństwo i wielka regularność naszej komunikacji powietrznej nie zmalały.

W szybkiem tempie postępuje rozwój podstaw prawnych i organizacyjnych naszego lotnictwa cywilnego. Rozwija się obrona lotnicza kraju.

Specjalne miejsce należy się lotnictwu sportowemu, które w roku ubiegłym poraz pierwszy było reprezentowane w międzynarodowym konkursie awionetek. W próbie tej dotrzymaliśmy placu narodom mającym lotnictwo o wiele silniejsze. III K. K. A. wykazał, że nasze lotnictwo sportowe jest na najlepszej drodze rozwoju. Sukcesy te są tembardziej cenne, że powodują je siły młode, stale rozwijające się.

Lotnictwo nasze rozwija się stale, choć brak mu jeszcze wielu rzeczy, a w tem może najważniejszej — należytego zrozumienia i poparcia u szczytu władz. Pod tym względem, niestety, rok ubiegły, tak jak i lata poprzednie, nie przyniósł zmiany zasadniczej. Kwestja organizacji naczelnych władz lotniczych nie posunęła się. Budżet zmniejszył się znacznie. Lotnictwu naszemu wciąż brak jednolitego kierownictwa, wyposażonego w odpowiednie środki.

Stale spotykamy fakty, dowodzące ignorancji lotnictwa. Oto np. w bieżącym miesiącu mieliśmy dwa ważne wydarzenia w sporcie. Wyszło rozporządzenie o Państwowej Odznace Sportowej i nastąpiło przyjęcie świata sportowego na Zamku. Wszyscy tam byli: automobiliści, kolarze, piłkarze, pięściarze, wioślarze — prócz lotników. Sport lotniczy został w obu wypadkach zignorowany. Ustanowione zostały odznaczenia za wszelkiego rodzaju sporty, nie przewiduje się ich jednak za wyczyny lotnicze. Oczywiście nie chodzi nam o odznąki, lecz o sam fakt, że nasz Państwowy Urząd Wychowania, od którego projekt wyszedł, zdaje się nie wiedzieć o tem, że istnieje sport lotniczy, który może chyba pretendować do równego traktowania np. z szermierką, boksem, czy strzelaniem. Gdybyśmy nawet stali na stanowisku wyłączenia sportów motorowych, to przecież pozostanie jeszcze powietrzne żeglarstwo — szybownictwo.

Objawów podobnego ignorowania lotnictwa jest wiele. I, zapewne, jeszcze wiele będzie dopóty, dopóki w rządzie nie znajdzie się osoba, której pieczy lotnictwo się odda.

NAJWAŻNIEJSZE ZAGADNIENIA SZYBOWNICTWA W CHWILI OBECNEJ

Jeszcze jeden, b. ciekawy i fachowy artykuł w sprawie, nieprzestającej być naczelnem zagadnieniem lotnictwa sportowego—pióra konstruktora szybowców „CW".

Niezwykle liberalne stanowisko Wydawcy Skrzydlatej wobec działalności tudzież poglądów klubów i ich członków, pozwala nam zamieścić artykuł bez zmian i równoczesnych komentarzy, których domaga się jego zakończenie. *Redakcja.*

Za najważniejsze czynniki, mogące wpłynąć na rozwój lotnictwa żaglowego w Polsce uważam:

1) Przepisy, określające które konstrukcje i jacy piloci mogą na szybowcach latać.

2) Instytut, wskazujący kierunek całemu ruchowi.

3) Sposób, w jaki czynniki miarodajne będą cały ten ruch popierać.

Postaram się w krótkości rozwinąć powyższe założenia.

Przez przepisy rozumiem zbiór ustaw i rozporządzeń odnoszących się do ogółu spraw lotnictwa szybowcowego. Tu da się wprowadzić podział następujący: a) ustawy, odnoszące się do terenów, na których można na szybowcach latać; b) ustawy, odnoszące się do konstrukcji i wykonania szybowców; c) ustawy, określające, jakim wymaganiom zdrowotnym musi czynić zadość pilot szybowcowy.

Dziś już istniejące ustawy nie uwzględniają osobno lotnictwa szybowcowego, przydzielając go temsamem do lotnictwa motorowego, a ponieważ obecny stan ustawodawstwa nie obejmuje całości zagadnień prawnych, związanych z szybownictwem, wprowadzałby przeto w kolizję z prawem organizacje, konstruktora i pilotów, gdyby to prawo było przestrzegane. Ponieważ Ministerstwo Komunikacji opracowuje teraz przepisy dla lotnictwa żaglowego, uważałbym za bardzo korzystne, aby przed wyjściem tych przepisów dokładnie je przedyskutować, gdyż — ujęte zbyt rygorystycznie — mogą one przynieść więcej szkody, niż korzyści — i pokierować rozwój szybownictwa w całkiem fałszywym kierunku. Ustawy, odnoszące się do terenów, na których można latać powinny jaknajdalej ułatwiać przynajmniej pierwszą część latania, t. j. szkolenie, bo to leży w interesie Państwa, sportu i przemysłu lotniczego. Terenem szkolnym może być każde wzgórze z wybiegiem, jakich mamy w Polsce tysiące. Można wprowadzić ograniczenia dla terenów rekordowych (i to tylko w interesie łatwiejszej kontroli nad całym ruchem), na których będzie można urządzać konkursy i zawody, co da łatwy przegląd postępu i rozwoju pracy. Również doniosłe znaczenie będzie miało prawo, określające wymogi techniczne i fabrykacyjne dla szybowców. Prawo to będzie miało decydujący wpływ na wytwórczość amatorską i dlatego trzeba zastanowić się, w jaki sposób i gdzie należy tę wytwórczość ograniczyć.

Cały ruch szybowcowy w Niemczech opiera się właśnie na wytwórczości amatorskiej. Buduje się tam zresztą tylko typy już przez Instytut zatwierdzone, wolno jednak robić zmiany w konstrukcji (np. obudowanie siedzenia pilota). Wskazana byłaby jednak kontrola budowy, dokonywana przez upoważniony do tego urząd, np. „Veritas", ze względu na bezpieczeństwo lotu, oszczędność pieniędzy i pracy. Dużą szkodą dla postępu szybownictwa jest bezsprzecznie każda konstrukcja wykonana a nielatająca lub niedopuszczona do lotu. Zaradzi temu natychmiast ustawa, wymagająca zgłoszenia budowy i roztaczająca nad nią kontrolę. Należy jednak jaknajbardziej wytwórczość amatorską propagować, gdyż kształci ona przyszłych konstruktorów i, szczególnie u młodszych chłopców, tworzy bardzo pożyteczne dla całości sprawy zapał i współzawodnictwo w pracy. Mimowoli nasuwa się kwestja polecenia budowy szybowców przez szkoły średnie w czasie godzin przeznaczonych na roboty ręczne. Budowa szybowców w szkołach da poniekąd gwarancję sumiennego wykonania, gdyż odbywać się będzie pod kierownictwem odpowiedniego nauczyciela. Te same uwagi odnoszą się do maszyn przejściowych, jednak łatwych w wykonaniu. Plany konstrukcyjne i dokładne opisy budowy musiałyby być przez wyżej wspomniany urząd zatwierdzone. Największe usługi oddałby tu typ standardowy. Wytwórczość szybowców rekordowych należy otoczyć specjalną opieką, jest ona bowiem wykładnikiem całego dorobku teoretycznego i konstrukcyjnego na tem polu. Budowa modnego szybowca rekordowego wymaga bardzo dużego przygotowania teoretycznego konstruktora i jego współpracy z laboratorjum aerodynamicznem. Zajmować się więc nią mogą jedynie ludzie do tego całkowicie przygotowani. Zatem należy budowę typów rekordowych traktować jako pracę naukowo - doświadczalną. Opiekę nad nią powinien roztoczyć Instytut i on jedynie powinien być powołany do rozstrzygania zawilszych kwestyj.

Co do warunków zdrowotnych, wymaganych do uzyskania pozwolenia na szkolenie, przypuszczam, że powinny być one jaknajlżejsze, gdyż latanie na szybowcu nie grozi niebezpieczeństwem dla otoczenia, jak to ma miejsce na samolotach motorowych; nie powinno tu być żadnych ograniczeń, tak jak niema dziś żadnej ustawy pozwalającej lub zabraniającej komuś jeździć na nartach. Jest to największy argument na udostępnienie tego sportu każdemu. Niepotrzebnem jest świadectwo lekarskie, jakie musi się posiadać, aby otrzymać pozwolenie jazdy na motocyklu lub automobilu. Wchodzić tu może w grę jedynie koszt szybowca (zresztą stosunkowo niewielki), jeżeli ten jest własnością wspólną, gdyż o jakichkolwiek ograniczeniach latania na szybowcu osobie prywatnej, na jej własnej maszynie, nie może być mowy. Oddałbym więc tę sprawę do indywidualnego załatwienia osobom lub instytucjom zainteresowanym, jak np. klubom, które swoje maszyny w czasie szkolenia wystawiają na ryzyko.

Ze względu na należyty kierunek rozwoju i nietrwonienie sił i pieniędzy na prace nierealne, ko-

niecznem jest stworzenie instytutu, wskazującego właściwą drogę rozwoju całemu ruchowi. Może nim być jedynie Instytut dla spraw szybowcowych, obejmujący zagadnienia naukowe i poczęści organizacyjne. Jedynym wzorem może tu być Instytut niemiecki „Rhön-Rositten Gesellschaft", mieszczący się na Wasserkuppe.

Instytut ten obejmuje następujące działy:

a) lotniczy,
b) meteorologiczny,
c) aerodynamiczny,
d) doświadczalno-lotniczy,
e) szkolny

zatrudniając ogółem około 20 osób. Posiada on własne warsztaty, tunel aerodynamiczny, stację meteorologiczną, hangary i wydaje roczne sprawozdania. Członkami tego Instytutu są profesorowie politechnik, uniwersytetów oraz inżynierowie (np. Georgii, Ursinus, Lippich i wielu innych).

Zadaniem Instytutu jest danie podstaw naukowych całemu lotnictwu szybowcowemu i wyciągnięcie z niego naukowych korzyści. Jest to może najbardziej wartościowa placówka naukowa w Niemczech, jeżeli chodzi o pracę w dziedzinie meteorologji lotniczej i konstrukcji. Jedynie tu widzi się postęp w wyszukiwaniu nowych form dla płatowców, mimo tego, że zdaje się on być skierowanym w wybitnie teoretycznym kierunku. Czytając opisy najnowszych konstrukcyj żaglowców, ma się naprawdę przekonanie, że zupełnie swobodne latanie bez motoru jest dzisiaj kwestją niewielu lat.

Podam tu, bez wstępu, w jaki sposób wyobrażam sobie zaczątek Instytutu dla spraw szybowcowych w Polsce. Za siedzibę Instytutu proponuję Lwów, jako miasto najbliższe terenów rekordowych, posiadające politechnikę i laboratorjum aerodynamiczne. Kierownictwo działu lotniczego i aerodynamicznego objąć mogą profesorowie budowy płatowców i aerodynamiki. Własna stacja meteorologiczna Politechniki Lwowskiej, po uzupełnieniu niewielu przyrządami, mogłaby objąć dział meteorologiczny. Dział doświadczalno - lotniczy powierzyć można Związkowi Awiatycznemu Studentów Politechniki Lwowskiej, posiadającemu dziś najwięcej doświadczeń i wiedzy w tym kierunku. Kontrolę nad pracą naukową Związku możnaby polecić wymienionym powyżej profesorom. Dział szkolny może prowadzić Aeroklub Akademicki we Lwowie, za wspólnem porozumieniem.

Wyżej wspomniane uzupełnienia wymagałyby stosunkowo małych wkładów, a korzyści dałyby ogromne. Instytut w ten sposób stworzony obejmowałby całą stronę naukową rozwoju naszego szybownictwa.

Kwestja pomocy czynników miarodajnych, więc przedewszystkiem Min. Komunikacji, Min. Spr. Wojskowych i Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, gra w tej chwili rolę decydującą.

W szczególności bliską jest ta sprawa dla L. O. P. P., gdyż zainteresowanie najszerszego ogółu lotnictwem, kształcenie młodych pilotów i konstruktorów oraz popieranie twórczości lotniczej są jej najważniejszemi zadaniami. L. O. P. P. powinna utworzyć przy swych komitetach sekcje szybowcowe, skorzystać z istniejących już na Politechnice we Lwowie laboratorjum aerodynamicznego i stacji meteorologicznej i utworzyć Instytut dla spraw szybowcowych; poprzeć Związek Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej, który na tym polu posiada największe zasługi. Poprzeć przynajmniej w taki sposób, w jaki popiera dotychczas Sekcję Lotniczą Stud. Polit. Warsz. Wystarczy, abym przypomniał, że Związek Awiatyczny wyszukał wszystkie obecne tereny szybowcowe w Polsce, zbudował 4 typy szybowców, na których inż. Szczepan Grzeszczyk, absolwent Politechniki Lwowskiej i członek Zw. Aw. ustanowił wszystkie dzisiejsze rekordy. Związek Awiatyczny projektuje obecnie cały szereg nowych konstrukcyj mając do pomocy laboratorjum aerodynamiczne, przystępuje do opracowania całego szeregu nowych szybowisk, kształci teoretycznie i praktycznie swoich członków. Jednak, mimo tak dużego dorobku w pracy na polu lotnictwa żaglowego, nie znajduje Zw. Awiatyczny należytego poparcia w Zarządzie Gł. W o wiele szczęśliwszem położeniu znajduje się Sekcja Lotnicza Stud. Pol. Warsz., posiadająca na Okęciu wspaniałe warsztaty, ufundowane przez LOPP. oraz subwencje na budowę prototypów. W takich warunkach można pracować.

Szkoda, że Kom. Woj. LOPP we Lwowie posiada za skromny budżet, ażeby mógł z niego wydatniej finansować Zw. Awiat. Komitet zdaje sobie doskonale sprawę z doniosłości pracy w dziedzinie szybownictwa, czego dowodem jest stała i bardzo życzliwa pomoc dotychczasowa.

Uwagi powyższe nie wyczerpują zupełnie poruszonych tematów, a zatem uważałbym za bardzo wskazane, aby więcej osób zabrało głos w tej sprawie.

W. Czerwiński
asystent Inst. Aerodyn. we Lwowie.

XII WYSTAWA PARYSKA A TURYZM LOTNICZY

XII Salon Aeronautyczny w Paryżu zamknął swe podwoje, odniósłszy niemały sukces.

Czemu przypisać to niebywałe powodzenie? Jeszcze nieprzebrzmiałym echom lotu Costes'a i Bellonte'a? — może... Podobno nazajutrz po locie Lindbergha, w Stanach Zjednoczonych lotnictwo wzbudziło największe zainteresowanie ogółu.

Mimo to, nie można przesądzać, czy ten skądinąd wielki wyczyn Costes'a i Bellonte'a wpłynął tak najzupełniej decydująco na olbrzymie zainteresowanie i frekwencję, jaką od chwili zamknięcia cieszyła się XII Wystawa Lotnicza. Należy raczej przypuszczać, że — jak się wyraził jeden ze znanych konstruktorów francuskich — po raz pierwszy publiczność odczuła, że lotnictwo zbliża się ku niej.

W przeciwieństwie do poprzednich wystaw — obecna odbyła się wybitnie pod hasłem samolotów cywilnych, dominujących na Wystawie. Małe samo-

loty turystyczne były bez porównania liczniej reprezentowane niż dawniej, i to przedewszystkiem publiczność zapamiętała.

Jasne jest i zrozumiałe, że zupełnie innym wzrokiem patrzy się na wspaniały transportowiec lotniczy z silnikami o mocy 1000 lub 1500 KM, niż na małą, 60- lub 100-konną maszynę sportową. Nawet ten, kto narazie nie może marzyć o kupnie awionetki, nie traci nadziei, że jednak przyjdzie dzień, w którym stanie się jej właścicielem. To jest już tylko kwestją ceny, kwestją zaufania.

Kwestja zaufania poczyniła znaczne postępy w ostatnich czasach.

Kwestja ceny?

Zawsze jest nadzieja, że cena zostanie zniżona, lub że się zacznie więcej zarabiać.

W każdym razie publiczność nie stoi już przed niedostępnemi dla niej olbrzymami; widzi natomiast cały szereg samolotów, których cena dla przeciętnego Francuza stanowi tyle, ile przed trzydziestu laty stanowiła cena samochodu. I na tym samym mniej więcej dystansie od szerokiej publiczności, co niegdyś samochód, stoi obecnie awionetka.

Wystawiono ich w salonie około 20. Nie jest to, oczywiście, wiele, ale zarazem już bardzo dużo. A obecna polityka rządu, wraz z rozwijającem się zainteresowaniem publiczności lotnictwem turystycznem, zrobi resztę: za dwa lata w salonie wystawy obecnej samoloty turystyczne będą stanowić większość eksponatów.

Przyszłość przemysłu lotniczego leży w stworzeniu prywatnej klijenteli; to znaczy — w rozwoju lotnictwa prywatnego. Klijentela prywatna usunęłaby zależność fabryk lotniczych od rządu, w następstwie czego, tak jak we wszystkich innych dziedzinach przemysłu, nadejść musiałaby chwila, kiedy wymagania publiczności zmuszą konstruktorów do coraz intensywniejszego postępu w produkcji samolotów. Tylko klijentela prywatna, wybierająca i wybredna, jest w możności zapewnić lotnictwu cywilnemu swobodę, konieczną do dalszego zdrowego rozwoju.

W każdym razie. doświadczenie wyciągnięte z ostatniej wystawy otworzy oczy tym konstruktorom, którzy jeszcze nie zostali pociągnięci ideą rozwoju turyzmu lotniczego i dostarczenia w tym celu doskonałych maszyn.

Prawdopodobnie, ze wzrastającą konkurencją i rywalizacją wśród przemysłowców lotniczych, już rok bieżący przyniesie nam wytężoną pracę konstruktorów w kierunku stworzenia samolotu praktycznego, ekonomicznego i bezpiecznego, jakiego żąda klijent-turysta.

Niezaprzeczenie i u nas, w Polsce, istnieje już szereg dobrych samolotów turystycznych, ale nie należy zatrzymywać się na tem; trzeba koniecznie ulepszyć to, co zostało zrobione dotąd i odważnie pójść w kierunku nowych możliwości.

Społeczeństwo idzie coraz śmielej ku lotnictwu, nie wolno więc zapominać, że klijentela prywatna przemysłu lotniczego będzie się rekrutowała nietylko z pośród obecnych kół lotniczych. Utworzą ją nie starzy piloci, lecz ludzie, którzy nigdy nie latali i z których dopiero trzeba będzie zrobić pilotów. Stąd konieczność zbudowania samolotu łatwego do prowadzenia i bezpiecznego.

Drugim, ważnym punktem w rozwoju przemysłu lotniczo-turystycznego jest zrozumienie przez konstruktorów różnicy, jaka istnieje między samolotem wojskowym i turystycznym. Narazie jeszcze b. często awionetki stanowią tylko zmniejszone modele samolotów wojskowych. Nie można przecież zapominać, że turyści żądać będą maximum bezpieczeństwa i że mały kapotaż lub złamanie podwozia, wywołujące uśmiech starego pilota, — może zniechęcić młodego amatora.

Gdyby automobiliści mieli zaczynać od prowadzenia nerwowej Bugatti, ileżby niebezpieczeństw na nich czyhało! Na szczęście, dla początkujących przeznaczone są inne wozy.

W lotnictwie ciągle jeszcze jesteśmy w państwie Bugatti...

J. M.

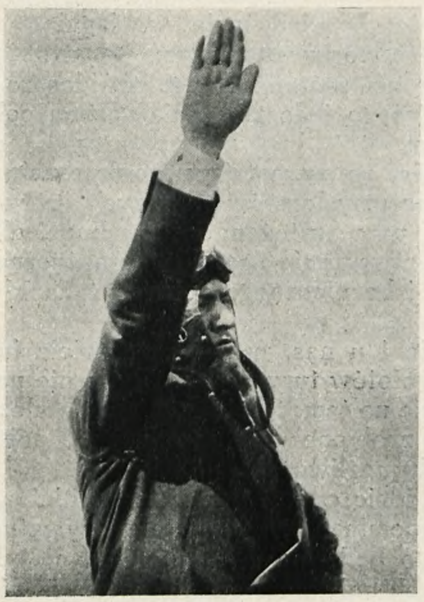
LOT TRANSATLANTYCKI WODNOPŁATOWCÓW ITALSKICH

Lotnictwo italskie od kilku lat dokonuje wielkich doświadczeń w lotach zbiorowych. W roku 1928 został przeprowadzony pierwszy raid 3.000-kilometrowy z udziałem 61 wodnopłatowców lekkich, do Hiszpanji i Francji, odwiedzając zachodnią część morza Śródziemnego. W roku 1929 został dokonany raid 5.000-kilometrowy z udziałem 35 ciężkich wodnopłatowców we wschodniej stronie morza Śródziemnego i na morzu Czarnem. Prowadził on przez pięć państw: Grecję, Turcję, Bułgarję, Rumunję i Rosję.

Tego roku została przedsięwzięta próba przelotu przez Atlantyk, pomiędzy trzema kontynentami: Europą, Afryką i Ameryką, na przestrzeni przeszło 10 tys. km. z udziałem 12 dużych wodnopłatowców do bombardowania morskiego. I ten trzeci raid wchodzi w program wyszkolenia oddziałów, zatwierdzonego przez Ministerstwo Lotnictwa i ma różne cele natury lotniczej, technicznej i społecznej.

Żadne lotnictwo innych państw nie poważyło się dotąd na przebycie Atlantyku w locie zbiorowym. Atlantyk południowy został przebyty przez pojedyńcze aparaty, począwszy od 1922 roku do dnia dzisiejszego dwanaście razy, z których trzy loty przypadły na aparaty italskie (Savoia Marchetti „S. 55" i „S. 64"). Pomiędzy dotychczasowemi przelotami pojedyńczemi a obecną próbą nie można ustalić żadnego porównania, gdyż obecny lot ma charakter odmienny, imponując liczbą zespołu, a co zatem idzie większemi trudnościami do pokonania.

Przelot nad oceanem 12 samolotów w formacji, na przestrzeni 3 tysięcy kilometrów, w okolicach odznaczających się gwałtownemi zmianami atmosferycznemi, bez punktów oparcia, wymaga ze strony załóg wielkich zdolności i wyszkolenia fachowego. Faszyzm może być dumny z rozbudowy sił lotniczych Italji, gdyż jest ona tylko jego dziełem. W ostatnich kilku latach energicznej pracy, lotnictwo italskie, przedtem suchotnicze, zmieniło się i urosło



Mussolini żegnający wyprawę.

w jedną z pierwszych potęg świata. Cały świat śledzi teraz z zaciekawieniem lot eskadry italskiej do Brazylji.

Minister lotnictwa, gen. Italo Balbo, dowodzi wyprawą. Biorą w niej udział m. in.: Szef Sztabu Lotnictwa, generał Valle, i znany z akcji ratunkowej wyprawy gen. Nobile, ppłk. Maddalena.

Zespół składa się z czterech eskadr wodnopłatowców „S. 55", nazwanych „atlantyckiemi", po trzy aparaty w każdej eskadrze. Pierwsza eskadra jest nazwana „czarna", druga „biała", trzecia „czerwona" i czwarta „zielona".

W czasie lotu eskadry ustawiane są w formacje kolumnowe, składające się z kluczy po trzy aparaty; przylatując na etapy, eskadry ustawiają się w formie trójkąta, z wierzchołkiem ku przodowi.

Projekt i budowa wodnopłatowców zostały wykonane w fabrykach italskich.

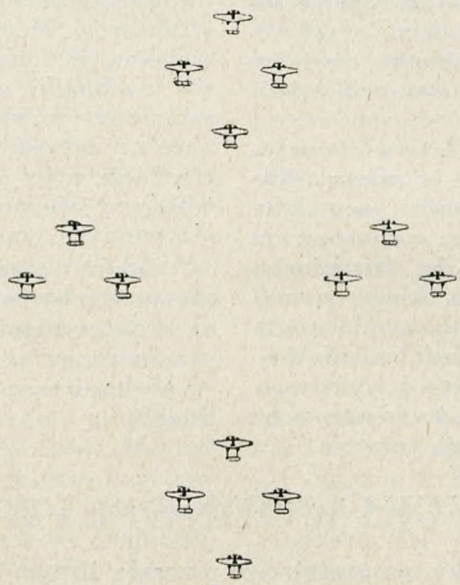
Droga z Italji do Rio de Janeiro wynosi około 10.350 km. Została ona podzielona na następujące etapy:

		czas lotu
Orbetello — Kartagena —	1200 km.	7 g. 30 m.
Kartagena — Kenitra —	700 „	4 „ 30 „
Kenitra — Villa Cisneros	1600 „	10 „ 30 „
Villa Cisneros — Bolama	1500 „	9 „ 30 „
Bolama — Porto Natal —	3000 „	18 „ 00 „
Porto Natal — Bahia —	1000 „	6 „ 30 „
Bahia — Rio de Janeiro	1350 „	8 „ 30 „
Razem . . .	10.350 km.	65 godzin

Samolotem wybranym do przelotu transatlantyckiego jest wodnopłatowiec „S. 55 Savoia Marchetti Atlantico", jednopłat, o dwu silnikach tandem. Łódki kabinowe umieszczone są po bokach. Różni się ten typ od wodnopłatowca normalnego S. 55 rodzajem silników i znacznemi zmianami w kadłubie i instalacjach.

Silniki umieszczone na S. 55 Atlantico są typu „Fiat A. 22" z reduktorem, o łącznej sile 1120 KM; silnik przedni posiada śmigło o dwóch śmigach, a tylny o czterech.

Kabina pilotów, dwumiejscowa, znajduje się w wydrążeniu najgrubszej części skrzydła, bezpośrednio pod podstawą silnika. Miejsce każdego pilota jest skonstruowane w sposób możliwie najwygodniejszy, z uwzględnieniem wymagań długotrwałego pozostawania na jednym miejscu. Każdy z pilotów może kolejno oddawać stery towarzyszowi i poruszać się w obszernych pływakach.



Szyk eskadry w czasie lotu.

Na powierzchni kabiny są umieszczone wszystkie przyrządy kontroli silników, samolotu i przyrządy nawigacyjne. Cyferblaty przyrządów są fosforyzujące dla celów lotu nocnego.

Łódki (pływaki) są wydłużone i rozszerzone znacznie w porównaniu do „S. 55" normalnego.

W całym aparacie są rozmieszczone zbiorniki paliwa pojemności 5420 litrów. Waga transportowanego paliwa, przy pełnym ładunku, wynosi około 4060 kg. Silniki zużywają mieszankę benzynowo-benzolową, ważącą około 0.750 kg litr. Mieszanka zostaje wciągana przez pompy, poruszane mechanicznie przez silniki, po dwie pompy na każdy silnik.

Aparat z pełnym ładunkiem waży około 10.000 kg.

Pomiędzy dwoma silnikami, na tej samej podstawie jest umieszczony zbiornik oliwy, z którego przedostaje się ona bezpośrednio do silników.

Chłodnica na wodę, o chłodzeniu przedniem, jak przy S. 55 normalnym: w środku skrzydła jest umieszczony zapasowy zbiornik wody.

Rozruch silników jest elektryczny.

Na przodzie łodzi lewej jest umieszczona radjostacja nowego typu do radjotelegrafji i radjotelefonji wszelkich długości fali.

Urządzenia świetlne, wewnętrzne i zewnętrzne, ułatwiają loty nocne.

Wodnopłatowiec, wraz z instalacją, waży około 5000 kg i może unieść takiż ciężar, złożony z benzyny, załogi i różnych materjałów. Przy pełnem obciążeniu jego szybkość wynosi około 170 km/godz. Przy obciążeniu zmniejszonem, dochodzi do około 220 km/godz.

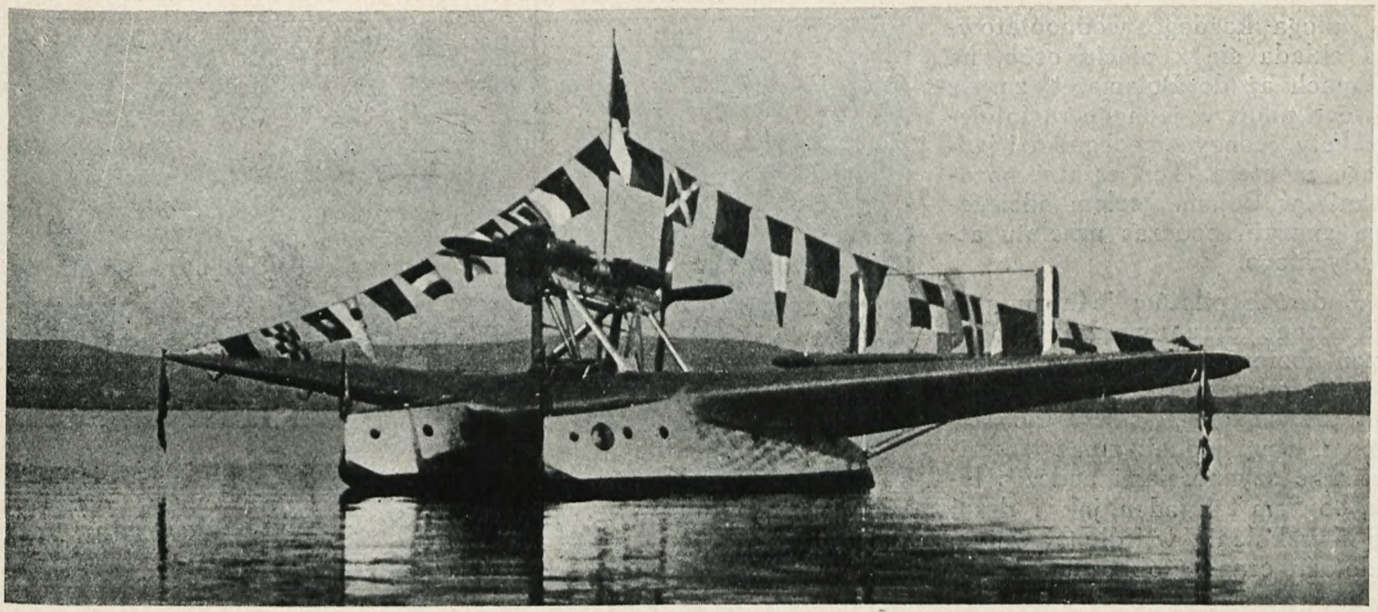
Szybkość w czasie wyprawy, t. j. maksymalna szybkość przy najmniejszem zużyciu benzyny wynosi 160—180 km.

Cechy charakterystyczne:

Rozpiętość skrzydeł	24 m.
Długość maksymalna	16 m.
Wysokość	5 m.
Grubość maksymalna skrzydeł .	5,10 m.
Powierzchnia nośna	93 m^2.



Dowódca lotu, min. lotnictwa gen. Italo Balbo



Jeden z wodnopłatowców „S 55 Atlantico".

Silnik wmontowany na wodnopłatowcu „S. 55 Atlantico" jest typu Fiat A. 22 R (z reduktorem) o 12-tu cylindrach, chłodzonych powietrzem i rozmieszczonych w dwu rzędach, pod kątem 60°.

Dla wyszkolenia personelu przeznaczonego do wzięcia udziału w wyprawie transatlantyckiej, został zorganizowany w Orbetello specjalny kurs przeszkolenia i treningu, który można nazwać prawdziwą szkołą żeglugi wysokościowej.

Szkoła ta obejmowała różne kursy teoretyczne i praktyczne.

Na zasadzie wyraźnych dyrektyw, został przeprowadzony program indywidualny i zbiorowy, na skutek którego piloci wyprawy, wyznaczeni do dokładnej selekcji, przeszli doskonały trening.

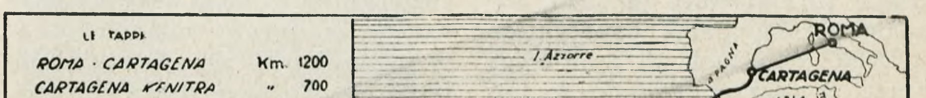
Zostały potem dokonane trzy eksperymenty nawigacji astronomicznej i radjogoniometrycznej, przy udziale całego zespołu; pierwszy na linji Orbetello—Los Alçazares — Cagliari — Ostia; drugi na linji Orbetello — Trypolis i zpowrotem; trzeci: Orbetello — Trapani i zpowrotem.

Zostały przeprowadzone szczegółowe badania, celem zredukowania do minimum zużycia paliwa, aby pozwolić osiągnąć wodnopłatowcom, maksymalnie obciążonym, najwyższą liczbę godzin lotu, nie zmniejszając granic bezpieczeństwa, koniecznego dla doskonałego funkcjonowania silników. W tym celu zostały dokonane liczne doświadczenia.

Z tych doświadczeń wynikło zużycie 190 kg na godzinę lotu, przy silnikach, dających od 1800 do 2000 obrotów, z szybkością średnią 165 km na godzinę. A więc do przebycia jednego kilometra każdy aparat zużywa około 1,160 kg benzyny.

Te doświadczenia były przeprowadzane nietylko w Italji, gdzie temperatura jest prawie stała i gęstość powietrza pozwala na łatwy start nawet przy pełnem obciążeniu, lecz, dla większej pewności, były powtarzane w Bolama przez oficerów lotnictwa, specjalnie tam wysłanych.

Okazało się, iż wodnopłatowce i silniki odpowiadają w zupełności pokładanym w nich nadziejom i że, wyruszając z Bolama z pełnem obciążeniem, mogą one mieć zasięg większy o jakieś 500 km niż drogą poprzez Atlantyk, która, jak już powiedzieliśmy, jest najdłuższa i najtrudniejsza z całej trasy.



Trasa raidu.

Załoga każdego wodnopłatowca składa się z pięciu osób, na etapach aż do Bolama, t. zn. z dwóch pilotów, jednego radjotelegrafisty, jednego mechanika i jednego montera. Ten ostatni pozostanie w Bolama, celem odciążenia aparatu podczas przelotu atlantyckiego.

Z dwóch pilotów jednemu jest poruczone przeprowadzenie obliczeń kompasowych i astronomicznych, podczas gdy drugi zajmuje się prowadzeniem samolotu. Jeden i drugi jednak mogą się zamieniać czynnościami podczas lotu, bowiem tak jeden, jak i drugi są wyszkoleni w długotrwałym pilotażu oraz w obliczeniach nawigacyjnych.

Mechanik może nawet podczas lotu wykonywać drobne naprawy.

Jest szczególnie interesująca w tym locie doskonała organizacja łączności, zwłaszcza podczas przelotu atlantyckiego, pomiędzy dowództwem i eskadrami, jak również metody ściśle naukowe przeprowadzenia całej wyprawy.

Dnia 17 grudnia o godzinie 7,45 wystartował pierwszy wodnopłatowiec, pilotowany przez ministra Italo Balbo. Co każde 20 sekund odlatywały pozostałe maszyny. Po pięciu godzinach lotu wodnopłatowce przelatywały już nad wyspami Balearskiemi, napotykając w tych okolicach na gwałtowną burzę. 8 maszyn przybyło do Los Alcazares (Kartahena) wporę. Pozostałe cztery i dwie maszyny zapasowe opuściły się w Baia Rio na wyspie Majorca.



Wodnopłatowce w Orbetello.

Następne etapy, do Kenitra — Villa Cisneros — Bolama odbyły się bez incydentów. Przy odlocie z portu Bolama wodnopłatowiec pilotowany przez kapitana Recagno musiał opuścić się na morze z powodów jeszcze niewyjaśnionych; przy opuszczaniu się pływak prawy został strzaskany, zabijając na miejscu motorniczego, starszego sierżanta Fois. Drugi aparat, pilotowany przez kapitana Boer, po dziesięciu minutach lotu, był zmuszony opuścić się na morze. Krótkie spięcie spowodowało częściowy pożar wodnopłatowca: w płomieniach zginęli kpt. pil. Boer, por. Barbacinti, sierżant motorniczy Nensi i radjotelegrafista Imbastri. Jeden z aparatów został przyholowany do wyspy Ferdinando di Norohna (48 godzin), drugi został uszkodzony w pobliżu wybrzeży Brazylji, po przeholowaniu 1400 km; wszystko, co można było uratować zostało przeniesione na holownik.

Dziesięć z dwunastu wodnopłatowców przybyło do Porto Natal, przeleciawszy 3000 km w 17 godzin i 30 minut ze średnią szybkością 170 km/godz. Dalszy przebieg wyprawy podamy w następnym numerze.

Koszt rajdu, wliczając wszystkie wydatki, nawet najmniejsze, nie przewyższy 3 miljonów lirów (miljon czterysta dwa tysiące złotych). Tak mała suma powstała dzięki ofiarności wielu firm dostarczających benzynę i smary, które, oprócz patrjotycznych względów, kierowały się także chęcią reklamy.

Romano Angle.

ROZMOWA Z AMY JOHNSON

Nie tak dawne są jeszcze czasy, w których lotnik uważany był za skończonego straceńca, żonglera śmierci, otoczonego wprawdzie nimbem romantyzmu, ale od którego rozsądna kobieta powinna trzymać się zdala, a już, broń Boże, nie myśleć o małżeństwie z nim. Powoli publiczność zaczęła oswajać się z podniebnemi gentlemanami. W pewnych sferach poczęli stawać się oni nawet najwyraźniej modni.

Nagle współczesnemi umysłami wstrząsnęła nowa wiadomość. Dzienniki tłustemi trzcionkami obwieściły narodziny kobiety-ptaka.

Za pierwszą lotniczką przyszła druga, trzecia, dziesiąta. Panie zaczęły ustalać rekordy powietrzne, latać na rajdy, a nawet skakać ze spadochronem.

To jednak, co uczyniła miss Amy Johnson wzbudziło podziw nawet w ludziach zimnych, jak lód i obojętnych jak przeznaczenie. Młoda Angielka w brawurowym locie poszybowała samotnie do Australji. Tak, ot poprostu niewinna wycieczka nowoczesnej ladys. Teraz znowu sensacja! Miss Amy pragnie lecieć z Londynu do Pekinu. Trasa przechodzi przez Polskę, która oczekuje z niecierpliwością przylotu walecznej Miss. Pisze się wiele o mroźnej Syberji, nad którą ma szybować brytyjska lotniczka, o tajgach, czterdziestostopniowym mrozie, bezludnych przestrzeniach i polarnych wilkach. Nagle niezwykła Amy spada z nieba w Amelinie, nocuje na plebanji księdza proboszcza i nazajutrz świeża i uśmiechnięta przybywa w gościnne progi Ambasady Angielskiej w Warszawie.

O tem wiemy zresztą wszyscy z pism codziennych. Wiemy również o niepokojącym wszystkich pytaniu: „Poleci przez tę Syberję, czy nie?".

— — — — — — — — — — — —

Spodziewałem się, że Miss Johnson będzie wielce wysportowaną panną, typową przedstawicielką zdobywczej rasy anglo-saskiej.

Tymczasem zobaczyłem drobną, delikatną Angieleczkę, typową ładną „panienkę z pocztówki".

— Tak wyglądają „asice“ — pomyślałem — i, wzbogacony doświadczeniem, że nigdy nie należy ufać pozorom, ani też stwarzać sobie zgóry określonego typu, przedstawiłem się miss Johnson.

Spojrzała na mnie wielkiemi, błękitnemi oczyma. Życie nauczyło Amy, że dziennikarze naogół są ludźmi niebezpiecznymi.

— Wywiad? Pan pragnie się dowiedzieć czy lubię latać? Dlaczego poleciałam do Australji? I czy przypadkiem nie ziezygnowałam z Pekinu?

— Widzę, że nabrała pani rutyny odpowiadania na ankiety.

— O yes! — śmieje się wesoło Amy. Przyzwyczajono mnie do tego. — Zresztą stereotypowe, lub oryginalne wywiady są w gruncie tylko amerykańskim bluffem; ale nauczono mnie dobrze tego bluffu. Proszę więc o chwilę cierpliwości.

Latać lubię bardzo, w przeciwnym razie byłabym nadal sekretarką biurową, zajmującą się „Remingtonem“, zamiast „Gipsy-Moth'em“. Poleciałam do Australji, bo... bo lubię przygody. Z Pekinu dotychczas nie zrezygnowałam, pomimo, iż powszechnie odradzają mi ten lot. Jeżeli jednak przekonam się w Moskwie, że warunki atmosferyczne są istotnie tak fatalne, jak mówią i jeżeli miejscowi lotnicy potwierdzą te wiadomości, to odłożę mój lot do wiosny.

— Dobrze pani uczyni — wtrącam.

— Najgroźniejszą moją przeciwniczką jest mgła. Z mrozem zawsze sobie można poradzić, ale gdy nic nie widać na parę metrów... Z temperaturą i ludźmi dojdę do ładu, modlę się tylko, by nie było mgły...

Miss Johnson milknie. Wysilam swą wyobraźnię i ani rusz nie mogę przedstawić sobie tej małej panieneczki szybującej na swym Gipsy—Moth'ie nad śnieżną pustynią. Robi mi się jakoś przykro. Taka młoda, miła i nieświadoma polarnego niebezpieczeństwa.

Wreszcie zdobywam się na pytanie.

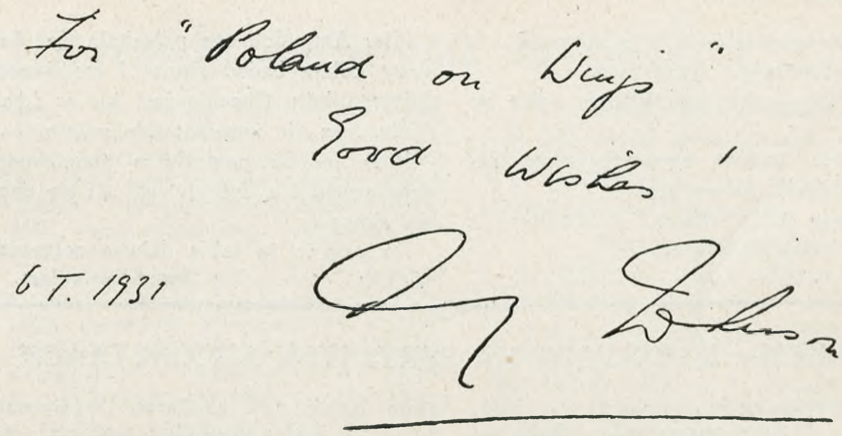
— Co może pani powiedzieć o kobietach-lotniczkach w Anglji?

— Nie rozumiem pytania. Kobieta jest takim samym człowiekiem, jak inni. Lata jak inni. Tak samo dobrze u nas, jak w Ameryce, Francji, lub Polsce. Ot i wszystko.

— Czy nigdy nie przyszło pani do głowy, że jednak wy, kobiety, nie byłyście wychowane w duchu lotniczym, że waszym matkom, gdy były bardzo młode, nietylko nie śniło się latanie, ale wogóle o lataniu nie wiedziały.

„Dziewczę z nieba“ krzywi się lekko.

— Nie będę sprzeczała się z panem nad atawistycznem powołaniem lotniczem



„Polsce Skrzydlatej“ — najlepsze życzenia Amy Johnson.

kobiet. Wyjaśnię tylko, jak prostą rzeczą jest decyzja i postanowienie.

Trzy lata temu, jak już panu mówiłam — ciągnie jasnowłosa Amy — byłam sobie urzędniczką wielce szacownego biura. Wykonywałam pracę, którą wy, mężczyźni, trochę przez kurtuazję, trochę dla własnej wygody uznaliście dla nas za odpowiednią, t. j. od rana do wieczora



Amy Johnson w towarzystwie dziennikarzy.

stukałam na maszynie, lub stenografowałam protokóły posiedzeń. Wprawdzie zawsze czułam do roboty tej szczerą i niekłamaną abominację, jednak robiłam i, nie chwaląc się, miałam opinję sumiennej pracowniczki.

Pewnego dnia byłam na jakimś filmie lotniczym. Nie pamiętam dziś jego tytułu. Bohater, pilot, dokonywał cudownych ewolucyj powietrznych.

Startował, lądował, wyczyniał przedziwne akrobacje, walczył z wrogiem, zwyciężał, a nadewszystko kochał swój fach i żył pełną piersią.

Wychodząc z kina, pomyślałam nad szarzyzną własnego życia i postanowiłam zapisać się do Aeroklubu.

Postanowienie idzie u mnie zwykle w parze z czynem. Dlatego też dziś jestem lotniczką. Poszło niespodziewanie łatwo. Zapewniam pana, że to dużo przyjemniejsze od Remingtona.

— A ów bohater filmowy?

— Cóż, myślę o nim często. Tylko, że on latał na płótnie, a ja w rzeczywistości. Bądź co bądź zawdzięczam mu wiele.

— Pani ma zdaje się rodzeństwo?

— Tak, siostry.

— Czy...?

— Wiem o co pan chce zapytać. Że też o tem zapomniałam. Nie było dziennikarza, który nie zadał mi dotychczas tego pytania. Nie, drogi panie, siostry moje nie latają; chyba, że zabieram je na przejażdżkę.

— Dlaczego, jeśli wolno wiedzieć, nie próbują latać?

— Boję się o nie.

— A pani sama?

— Ja, to co innego — odpowiada młoda lotniczka — gdy latam, znam aparat i czuję powietrze. Podczas gdy one... niech już tam lepiej siedzą na ziemi.

— Dziwne zapatrywanie — uśmiecham się.

— Miss Johnson, proszą panią do telefonu — woła nagle brytyjski attaché wojskowy — dzwoni Londyn.

— Dowidzenia panu i przepraszam.

— Dowidzenia, życzę pani...

— Pst! — mis Amy kładzie palce na ustach.

Prawda, byłbym zapomniał: jest lotniczką. Boże, co za gafa!

Jeszcze jeden uśmiech i „dziewczę z nieba" znika mi z oczu.

— — — — — — — — — —

Miss Amy Johnson pojechała do Moskwy koleją badać szanse i możliwości dalszego lotu. Obecnie jest już w Londynie, lecz nie zrezygnowała z lotu.

Gdy jednak pomyślę o podniebnem dziewczęciu i o Syberji robi mi się zimno, zimno...

Bo przecie to takie dziwne zestawienie.

Jerzy Lewestam.

RZYM — KAPSZTADT NA SERYJNYCH AWIONETKACH

Realizacja rajdu Lombardi — Mazzotti — Rasini poprzez całą Afrykę na samolotach turystycznych, dokonana z zadziwiającą regularnością i według zakreślonego zgóry planu, stanowi drugi obok atlantyckiego rajdu grupowego doskonały wyczyn lotnictwa italskiego.

Do lotu tego zostały użyte samoloty Fiat As. 2, zaopatrzone w silniki Fiat A. 50 o mocy 90 KM. Samoloty tego typu mogą rozwijać szybkość 140—150 km na godzinę, lecąc w ciągu 10 godzin z zapasem benzyny wynoszącym 170 kg.

Rajd, jak już poprzednio mówiliśmy, miał na względzie cele wyłącznie sportowe, ponieważ lotnicy nie zamierzali pobić dotychczasowych rekordów na linji Rzym — Kapsztadt; pragnęli jedynie wykazać możliwości normalnych, seryjnych awionetek w długich przelotach, także patrolowych, bez specjalnych przygotowań i przy pomocy jedynie własnych środków pokładowych.

Całkowita droga wynosiła około 28.000 km. Została rozłożona na dwa okresy: w pierwszym, rozpoczętym w Rzymie dnia 28 października ub. r., lotnicy po przeleceniu 500 km nad morzem od Sycylji do Trypolisu, lecieli wzdłuż brzegów Trypolitanji i Cyrenajki, aby osiągnąć Kair w prostej linji z Tobruk, przelatując częściowo nad pustynią. Z Kairu lecieli mniej więcej wzdłuż biegu Nilu, zagłębiając się potem w pustynię i lecąc wzdłuż linji kolejowej do Chartumu. Następnie, poprzez Sudan angloegipski, odnaleźli znowu bieg Białego Nilu, śledząc go aż do Malakal. Od Malakal do Mongalla lecieli nad okolicami bagnistemi, gdzie nie było absolutnie możności lądowania na przestrzeni około 600 km. Droga prowadziła potem nad jeziorami Alberta i Wktorji i nad płaskowzgórzem Kenja, gdzie należało osiągnąć wysokość przeszło 2000 metrów.



Lombardi.



Mazzotti.



Rasini.

Przeleciawszy znowu nad okolicami pustynnemi i osiągnąwszy najdalszy punkt jeziora Tanganaika, lotnicy znaleźli się w Rodezji w Afryce Południowej, lecz ciągle nad płaskowzgórzami, które dopiero na odległość 200 km od Kapsztadtu zniżają się. Dnia 12 listopada lotnicy przybyli do Kapsztadtu.

Druga część drogi, t. zn. powrót z Kapsztadtu do Rzymu, miała wybitny charakter lotu sportowego i turystycznego.

Lotnicy przedłużyli swój pobyt w Kapsztadt'cie, aby oczekiwać wiadomości o lądowiskach i punktach zaopatrzenia, gdzie brak jest często nawet zwykłej benzyny.

Dnia 4 grudnia — po 21-dniowym odpoczynku — rozpoczęli lot powrotny, trzymając się zachodnich brzegów Afryki. Wszystko odbywało się regularnie, aż do lądowania w Akassa, które nastąpiło w czasie święta murzyńskiego. Brak tu jednak było przewidzianego zaopatrzenia. Jedyny biały mieszkaniec Akassy posiadał zaledwie trzy bańki benzyny, stanowiące zapas do jego motorówki. Lotnicy byli więc zmuszeni do udania się do następnego lądowiska, lecąc jedynie z benzyną pozostałą jeszcze w zbiornikach. Wybrali Forcados. Przybywszy do tej miejscowości, napotkali nową trudność, gdyż pole, na którem mieli lądować, pomimo swego normalnego wyglądu, okazało się pełnem zdradzieckich moczarów. Pilot Lombardi, usiłując lądować, skapotował i uszkodził swój aparat. Mazzotti i Rasini, stwierdziwszy z lotu nieodpowiedniość terenu, lądowali na plaży.

Udało się potem przetransportować awionetkę Lombardie'go do Lagos, gdzie zostały naprawione lekkie uszkodzenia.

Po dziesięciodniowej przerwie, lotnicy wznowili lot patrolowy, przybywając do Abidjan na Wybrzeżu Kości Słoniowej, skąd przez Sudan francuski przybyli do Bamako. Z Bamako skierowali się znowu ku wybrzeżom Atlantyku, w Dakarze.

Dnia 29 grudnia ub. r. Rasini udał się drogą powietrzną do Bolama, aby pozdrowić ze strony patrolu min. Balbo i towarzyszy udających się w lot transatlantycki, poczem, dnia 1-go stycznia, trzej lotnicy udali się przez Villa Cisneros, w szybko po sobie następujących lotach, do Agadir, Casablanca, Fezu, Oranu, Tunisu, Neapolu i Rzymu.

W sumie, Lombardi, Mazzotti i Rasini dokonali wędrówki po Afryce w ciągu 36 dni lotu z 74, które upłynęły od daty odlotu do dnia powrotu.

Pomimo, iż ten lot trzech amatorów italskich nie miał na celu pobicia rekordów czasu przelotów afrykańskich, stanowi on jednak rekord, ze względu na długość drogi i charakter wyprawy, dokonanej zbiorowo z regularnością i jednoczesnością, nieosiągniętemi dotąd przez żadne inne przedsięwzięcie tego rodzaju.



Awionetka Fiat As 2 z silnikiem Fiat A 50 o mocy 90 MK.

LUBELSKO-PODLASKIE ZAWODY LOTNICZE

Dwa kluby lotnicze: Lubelski i Bialski (Podlaskiej Wytwórni Samolotów) wystąpiły z inicjatywą organizowania corocznie, na zmianę, zawodów zimowych pod nazwą „Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze".

Pierwsze zawody wyznaczono już na rok bieżący, w czasie 30.I—1.II. Organizuje je Klub Lubelski. Impreza ta, zapowiadana przez delegatów L. K. L. już w październiku, na zebraniu Rady Klubów, wywołała duże zainteresowanie. Po raz pierwszy bowiem zawody odbędą się w zimie, w warunkach tak bardzo odmiennych od tych, jakie mamy w innych porach roku. Do wzrostu zainteresowania się zawodami przez kluby przyczyniła się też i ta okoliczność, że po raz pierwszy bardzo znacznie uprzywilejowano pilotów najmłodszych. Regulamin Lubelsko-Podlaskich Zawodów przewiduje mianowicie współczynnik od 1 do 1,5, przez który pomnożony będzie ostateczny rezultat punktacji, zależnie od ilości lat, jaka upłynęła od chwili ukończenia wyszkolenia lotniczego przez starszego kwalifikacjami członka załogi.

Na całość zawodów złożą się: rajd na trasie: Lublin — Biała — Brześć — Łuck — Zamość — Lublin oraz próba wysokości. Raid odbędzie się w ciągu jednego dnia — 31 stycznia, bez przerw. Próba wysokości — 1 lutego.

Przewidziana jest nagroda wędrowna dla klubu oraz cztery nagrody indywidualne, które zdobywają załogi. Nagrodami będą artystyczne przedmioty pamiątkowe.

Do dnia 20 stycznia, t. j. w pierwszym terminie, zgłoszono 11 maszyn, a mianowicie: Aeroklub Warszawski — 7, Klub Lubelski — 2 oraz po 1 — Aeroklub Akademicki w Krakowie i Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Lista zawodników jest następująca:

Aeroklub Warszawski.

1) RWD—4 (Sekcji Lotniczej) pilot por. M. Pronaszko, obserw. inż. S. Wigura;

2) RWD—4; pil. Z. Wysierski, obs. S. Iwanowski;

3) JD—2 mis; pil. kpt. I. Giedgowd, obserw. B. Kocjan;

4) „Moth" prof. Pruszkowskiego; pil. prof. Pruszkowski, obserw. W. Korbel;

5) „Moth" p. B. Skórzewskiego; pil. B. Skórzewski, obserw. J. Osiński.

6) „Moth" wojskowy; pil. por. R. Hirszband, obserw. poseł J. Rudowski;

7) PZL—5 (wł. wytwórni); pil. inż. Z. Pułaski, obserw. A. Henneberżanka.

Lubelski Klub Lotniczy

8) LKL—2; pil. sierż. Żuromski, obserw. Lewandowski;

9) LR—12 (wytwórni); pil. płk Kossowski, obserw. mech. fabr.

Klub Lotniczy PWS

10) PWS—50; pil. K. Stefaniuk, obs. dotąd niewyznaczony.

Aeroklub Akademicki w Krakowie

11) S—2 z silnikiem Avia WZ-7; pil. J. Sołtykowski, obserw. E. Ekielski.

LR—12 jest to maszyna wykonana przez Zakłady Plage i Laśkiewicza na zamówienie L. O. P. P. Nie brała udziału w III K. K. A. z powodu przekroczenia wagi. Limuzyna trzymiejscowa ze skrzydłem wolnonośnem, z silnikiem Genet 80 KM. LR—12 będzie brała udział poza konkursem.

Oprócz wyżej wymienionych, przewidziany jest jeszcze udział awionetek: A. A. we Lwowie (RWD—4 z pil. Chorzewskim), A. A. w Poznaniu oraz A. A. w Wilnie.

Kierownikiem zawodów z ramienia L. K. L. jest inż. J. Rudlicki, sekretarzem p. K. Różański. Komisarzem w Lublinie — inż. Bartolewski, w Białej — inż. Pęczalski, w Brześciu — inż. Grzędzielski.

REKORDY LOTNICZE W DNIU 1. I. 1931 R.

Rodzaj rekordu	Wyczyn	Data i miejsce ustanowienia	Typ samolotu	Typ silnika	Załoga	Państwo
KLASA A (Balony wolne)						
Wysokość	10,180 m.	31.VII 1901	—	—	Suring i Berson	Niemcy
Długotrwałość lotu . .	87 godz.	13/17.XII 1913	—	—	H. Kaulen	„
Odległość w linji prostej	3,052 km. 700 m.	8/10.II 1914	--	—	Berliner	„
KLASA B (Sterowce)						
Wysokość	3,080 m.	18.VI 1912	Conté	—	Cohen	Francja
Długotrwałość lotu . .	71 godz.	29/31 X—I XI 30 Lakehurst-Friedrichshafen	Graf Zeppelin L. Z. 127	5 Maybach 550 MK	Dr. Eckener	Niemcy
Odległość w linji prostej	6,384 km. 50 m.	„	„	„	„	„
KLASA C (Samoloty silnikowe)						
Wysokość	13,157 m.	4.VI 30 Washington	Wright „Apache"	Pratt-Whitney	Apollo Soucek	Stany Zjedn.
Długotrwałość lotu . .	67 godz. 13 min.	20.V—2.VI 30 Montecelio	Savoia-Marchetti	Fiat A-22	Umberto Maddalena i Fausto Cecconi	Włochy
Odległość w linji prostej	7,905 km. 140 m.	27/29.IX 29 Le Bourget-Moulart	Bréguet	Hispano-Suiza 600 MK	Costes i Bellonte	Francja
„ w obwodzie zamkn.	8,188 km. 800 m.	30.V-2.VI 30 Montecelio	Savoia-Marchetti	Fiat A-22	Umberto Maddalena i F. Cecconi	Włochy
Szybkość na bazie . .	448,171 km/godz.	11.XII 24 Istres	Ferbois	Hisp.-Suiza 550 MK	Bonnet	Francja
Największe obciąż. przy pułapie 2000 m. . . .	10,000 kg.	22.II 30 Cascina Malpensa	Caproni Ca-90	„Asso" 1000 MK	Domenico Antonini	Włochy
KLASA C-bis (Wodnopłatowce)						
Wysokość	11,753 m.	4.VI 29 Washington	Wright „Apache"	Pr.-Whitney 425 MK	Apollo Soucek	Stany Zjedn.
Długotrwałość lotu . .	36 godz. 1 min.	3/5.V 28 Filadelfja	PN-12	2 Wright 525 MK	A. Gavin i Zeus Soucek	„
Odległość w linji prostej	3,173 km. 200 m.	12/13.V 30 St. Louis-Natal	Latecoere	Hisp.-Suiza 600 MK	Mermoz, Dabry i Gimié	Francja
„ w obwodzie zamkn.	4,208 km. 340 m.	11/12 IV 30 Marignane	„	„	Mermoz	„
Szybkość na bazie . .	575,700 km/godz.	12.IX 29 Calshot	Rolls-Royce	Rolls-Royce „R"	A. H. Orlebar	Anglja
Największe obciąż. przy pułapie 2000 m. . . .	6,450 kg.	17.IV29 Travemunde	Rohrbach „Romar"	3 BMW 500 MK	Steindorf	Niemcy

Rodzaj rekordu	Wyczyn	Data i miejsce ustanowienia	Typ samolotu	Typ silnika	Załoga	Narodowość
SAMOLOTY LEKKIE						
KATEGORJA I-a (najmniej dwumiejscowe o cięż. własnym do 400 kg.)						
Wysokość......	7,521 m.	21.VI 1930 Darmsztad	Darmsztad D-18	Genet 100 MK	Waldemar Voigt i K. H. Gaule	Niemcy
Długotrwałość lotu...	29 godz. 4 min.	19/20.I 1930 Montecelio	Fiat A. S. 1	Fiat A-50	R. Donati i M. Capannini	Włosi
Odległość w linji prostej	1,035 km. 500 m.	16.X 28 Böblingen-Mieszkańce	Klemm-Daimler	Mercedes Daimler	Hans Wirth i Erika Naumann	Szwajcarzy
„ w obwodzie zamkn.	2,746 km. 200 m.	19/20.I 1930 Montecelio	Fiat A. S. 1	Fiat A-50	R. Donati i M. Capannini	Włosi
Szyb. na przestrz. 100 km.	214,848 km/godz.	23.IV 1930 Darmsztad	Darmsztad D-18	Genet 100 MK	Rudolf Neininger i Kurt Stark	Niemcy
KATEGORJA II-ga (najmniej dwumiejscowe o cięż. własnym do 280 kg.)						
Wysokość......	4,614 m.	11.IV1930 Böblingen	Klemm L. 25	Salmson 40 MK	Małgorzata Fuhsban i M. Fuhsban	Niemcy
Długotrwałość lotu...	nieustanowione					
Odległość w linji prostej	nieustanowione					
„ w obwodzie zamkn.	nieustanowione					
Szyb. na przestrz. 100 km.	nieustanowione					
KATEGORJA III-cia (jednomiejscowe o cięż. własnym do 350 kg.)						
Wysokość......	8,142 m.	23.V 30 Darmsztad	Darmsztad D-18	Genet 100 MK	Waldemar Voigt	Niemiec
Długotrwałość lotu...	37 godz. 55 min.	2/4.IX 30 Le Bourget	Klemm	Salmson 40 MK	Maryse Bastié	Francuzka
Odległość w linji prostej	2,655 km. 464 m.	17.VIII 29 Browns-ville-Winnipeg	Barling N. B. 3	Genet 80 MK	D. S. Zimmerley	Amerykanin (St. Zjedn.)
„ w obwodzie zamkn.	2,714 km. 400 m.	4/5.IX 30 Le Bourget	Albert	Salmson 40 MK	Laulhé	Francuz
Szyb. na przestrz. 100 km.	300,100 km/godz.	24.VIII 27 Stag Lane	Tiger-Moth	DH-32 130 MK	kpt. H. S. Broad	Anglik
KATEGORJA IV-ta (jednomiejscowe o cięż. własnym do 200 kg.)						
Wysokość......	5,193 m.	5.IX 29 Le Bourget	Mauboussin-Peyret	ABC Scorpion 32 MK	C. Fauvel	Francuz
Długotrwałość lotu..	12 godz. 3 min.	12.IX 30 Le Bourget	„ „	„ „	„	„
Odległość w linji prostej	852 km. 100 m.	10.IX 29 St. Inglewert-Pau	„ „	„ „	„	„
„ w obwodzie zamkn.	1,258 km. 800 m.	12.IX 30 Le Bourget	„ „	„ „	„	„
Szyb. na przestrz. 100 km.	162,940 km/godz.	28.V 30 San Bernardino	Prest „Baby Pursuit"	Szekeley 40 MK	Clarence O'Prest	Ameryk. (St. Zjedn.)
WODNOPŁATOWCE LEKKIE						
KATEGORJA I-a (najmniej dwumiejscowe o cięż. własnym do 600 kg.)						
Wysokość......	4,614 m	4.VI 30 Dessau	Junkers J 50 W	Genet 85 MK	W. Zimmermann i Schinzinger	Niemcy
Długotrwałość lotu..	8 godz. 27 min.	6.VI 30 Dessau	„	„	A. Grundke i G. Pfeiffer	„
Odległość w linji prostej	nieustanowiony					
„ w obwodzie zamkn.	900 km. 180 m.	6.VI 30 Dessau	„	„	„ „	„
Szyb. na przestrz. 100 km.	164,309 km/godz.	„	„	„	„ „	„
KATEGORJA II-ga (najmniej dwumiejscowe o cięż. własnym do 350 kg.)						
Wysokość.....	nieustanowione					
Długotrwałość lotu..	nieustanowione					
Odległość w linji prostej	nieustanowione					
„ w obwodzie zamk.	nieustanowione					
Szyb. na przestrz. 100 km.	nieustanowione					
KATEGORJA III-cia (jednomiejscowe o cięż. własnym do 437,5 kg.)						
Wysokość......	5,652 m.	4.VI 30 Dessau	Junkers J 50 W	Genet 85 MK	W. Zimmermann	Niemiec
Długotrwałość lotu..	16 godz. 29 min.	13.VI 30 Dessau	„	„	A. Grundke	„
Odległość w linji prostej	nieustanowiony					
„ w obwodzie zamk.	2,100 km. 420 m.	18.VI 30 Dessau	„	„	„	„
Szyb. na przestrz. 100 km.	165,044 km/godz.	„	„	„	„	„
KATEGORJA IV-ta (jednomiejscowe o cięż. własnym do 250 kg.)						
Wysokość......	nieustanowione					
Długotrwałość lotu..	nieustanowione					
Odległość w linji prostej	nieustanowione					
„ w obwodzie zamkn.	nieustanowione					
Szyb. na przestrz. 100 km.	nieustanowione					
REKORDY KOBIECE						
Klasa C (samol. siln.)						
Wysokość......	8,357 m.	10.III 30 New York	Bellanca	Wright 300 MK	Miss Elinor Smith	Ameryk. (St. Zjedn.)
Długotrwałość lotu...	37 godz. 55 min.	2/4. IX 30 Le Bourget	Klemm	Salmson 40 MK	Maryse Bastie	Francuzka
Odległość w linji prostej	2,268 km.	19/20.VIII 30 Istres-Sidi Baramy	Caudron		Lena Bernstein	„
Szybkość na bazie..	291,545 km/godz.	5.VII 30 Detroit	Lockheed Vega	Pratt-Whitney 420 MK	Miss Amelia Earhart	Ameryk. (St. Zjedn.)
Klasa C-bis (wodnopłat).						
Wysokość.....	4,103 m.	20.X 30 New York	Savoia Marchetti	Kinner 125 MK	Mrs. Marion Eddy Conrad	„



KRONIKA POLSKA



Sukcesy samolotu P. Z. L. zagranicą. Jak już donosiliśmy, nasz płatowiec myśliwski P—6 konstr. inż. Z. Puławskiego, zbudowany w Państwowych Zakładach Lotniczych wzbudził powszechne zainteresowanie i pochwały. Oto, co pisze o nim zagraniczna prasa fachowa omawiając wystawę Paryską:

Die Luftwacht Nr. 12 — „Polski samolot myśliwski PZL P—6 po Bréguet'cie 27 istotnie był najpiękniejszym i najbardziej godnym uwagi samolotem wojskowym... Z powodu konstrukcji, jak również wyczynów w locie samolot ten należy do najlepszych, zbudowanych w obecnym czasie jednomiejscowych płatowców myśliwskich".

Les Ailes Nr. 494 bis — opisawszy konstrukcję P—6, kończy: „Konstrukcja tego płatowca, całkowicie metalowa, jest nadzwyczaj staranna i utwierdza nas w przekonaniu, że przemysł polski jest w możności produkować aparaty interesujące i dobrze zbudowane". W Nr. 498 *Les Ailes* opisuje entuzjastycznie loty pokazowe kpt. Orlińskiego.

The Aeroplane Nr. 1297 — „P—6 przedstawia się wyjątkowo ciekawie i jest jednym z nielicznych eksponatów na wystawie, zasługujących na specjalną uwagę... Płatowiec dokonał znacznej ilości lotów i podczas ostatnich zawodów płatowców myśliwskich w Bukareszcie, w którym brały udział najlepsze płatowce myśliwskie kontynentu, wyróżnił się swemi wyjątkowemi zaletami. Nic w tem dziwnego, gdyż płatowiec ten „na mile" wyprzedza wszystkie inne, zbudowane na kontynencie". Pod fotografją P—6 znajdujemy podpis: „Jeden z najlepszych eksponatów na wystawie — polski jednomiejscowy płatowiec myśliwski".

Podobne wzmianki zawierają: L'air, L'Illustration, Flight.

Organizacja policji lotniczej postępuje naprzód. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zebrało oferty na wyszkolenie pierwszej kadry, która — jak sobie przypominamy — ma liczyć 10 osób.

Szkolenie odbywać się będzie najprawdopodobniej w Aeroklubie Warszawskim, którego oferta okazała się bezkonkurencyjna.

Ile kosztuje szybowiec? Cena szybowca szkolnego, według obliczeń Związku Awiatycznego, waha się w granicach od 2.500—3.500 zł. Szybowce rekordowe są znacznie droższe. Budowa rekordowego CW—4 kosztowała około 5 tys. zł.

SPORT

Drugie Centrum P. W. Lotniczego. W programie szkolenia na rok bieżący przewidziane jest utworzenie drugiego Centrum P. W. Lotniczego. Centrum to ma powstać w Nowym Targu i objąć w swym programie także szkolenie na szybowcach.

Filje Aeroklubu Warszawskiego. Wobec stale wzrastającego zainteresowania się społeczeństwa lotnictwem sportowem a co zatem idzie masowego wstępowania do klubów lotniczych, zarząd Aeroklubu Warszawskiego zastanawiał się, jak ustosunkować się do tej sprawy. Chcąc z jednej strony udostępnić uprawianie sportu lotniczego wszystkim, a z drugiej nie mogąc pomieścić w swych ramach organizacyjnych ilości członków nadmiernej, zdecydował zalecać tworzenie kół, z któremi A. W. będzie współpracować na zasadzie indywidualnych umów, przewidując ze swej strony pomoc tym kołom.

Należy nadmienić ,że już obecnie afiljowane jest do Aeroklubu Warszawskiego Koło Lotnicze L. O. P .P. „Start", grupujące przeważnie młodzież.

Przewiduje się powstanie w krótkim czasie kół przy Linjach Lotniczych „Lot" i Państwowych Zakładach Lotniczych.

PRZEMYSŁ

Amfibja P. Z. L. W Państwowych Zakładach Lotniczych kończy się budowa amfibji konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego, która będzie prywatną własnością konstruktora.

KOMUNIKACJA

Komunikacja powietrzna w r. 1930. Wyniki eksploatacji powietrznej w Polsce w r. 1930 były następujące:

Samoloty państwowo-samorządowej instytucji „Polskie Linje Lotnicze „Lot" wykonały 5.529 lotów normalnych i dodatkowych, przelatując ogółem 1.382.371 km, przewożąc: pasażerów — 12.315, bagażu pasażerów — 105.921 kg, poczty — 38 726, gazet — 36.659 kg, towarów — 286.773 kg.

W r. 1930 sieć komunikacji powietrznej P. L. L. „Lot" obejmowała szlaki: Warszawa—Bydgoszcz, Warszawa—Katowice —Kraków, Warszawa—Lwów, Warszawa—Poznań i Warszawa—Gdańsk — obsługiwane w obu kierunkach codziennie, oraz: Katowice — Wiedeń, Katowice — Brno — Wiedeń i Lwów — Galati — Bukareszt (od 1.VI 1930) — obsługiwane w obu kierunkach trzy razy w tygodniu.

W r. 1930 P. L. L. „Lot" osiągnęły przeciętną regularność lotów 94.9% i pełne 100%-owe bezpieczeństwo.

Z ważniejszych wydarzeń rok 1930 przyniósł P. L. L. „Lot" rozszerzenie sieci przez uruchomienie linji Lwów — Bukareszt, zorganizowanie wynajmu taxi powietrznych na podróże po całej Polsce, t. j. do wszystkich miejscowości, które posiadają porty lotnicze, otwarte dla żeglugi powietrznej, a wreszcie zorganizowanie działu aerofotogrametrycznego dla wykonywania zdjęć fotograficznych z samolotów w zastosowaniu do celów topograficznych i geodezyjnych.

Wydział Aerofotogrametryczny P. L. L. „Lot" w r. 1930 wykonał zdjęcia 1450 km bież. rzek dla Biura Projektu Melioracji Polesia, sporządził fotoplan okolic Celestynowa, plany sytuacyjne miast: Iwacewicza, Różany, Kosów Poleski, zdjęcie próbne dla Ministerstwa Skarbu gminy kotastralnej Kocurów, dla studjów mostowych zdjęcia odcinka Wisły pod Annopolem i fotoszkic portu zimowego na Wiśle. Pozatem wykonano zdjęcia wielu miast w województwie Warszawskiem i Poleskiem, dla ich regulacji. Ogółem w r. 1930 Wydział Aerofotogrametryczny P. L. L. „Lot" wykonał 3250 zdjęć

Trzeci rekordman L. L. „Lot" — Tadeusz Karpiński. W dniu 24 grudnia 1930 r. pilot Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Tadeusz Karpiński, prowadząc samolot na linji Warszawa—Lwów, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Karpiński jest trzecim pilotem w Polsce, który po pilotach, pp. Burzyńskim i Długaszewskim, osiąga tę olbrzymią ilość kilometrów powietrznych, równającą się przeszło 10-u okrążeniom kuli ziemskiej.

Powyższy jubileusz jest najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilat, pełniąc zawód pilota od r. 1922, czuje się jaknajlepiej, świadczy o tem, że latanie jest najzupełniej zdrowe i bynajmniej nie wpływa ujemnie na organizm ludzki.

Podkreślić się wreszcie godzi, że p. Karpiński w czasie całej swej służby w lotnictwie komunikacyjnem ani razu nie uszkodził prowadzonych przez siebie samolotów.

WOJSKO

Wojsko a szybownictwo. Depertament Aeronautyki zamierza wprowadzić początkowe szkolenie na szybowcach. Do tego celu zamówił w Związku Awiatycznym 12 szybowców szkolnych CW-3.

Instrukcja o P. W. Lotniczem. W Departamencie Aeronautyki M. S. Wojsk. opracowywana jest obecnie szczegółowa instrukcja o P. W. Lotniczem, obejmująca całokształt spraw związanych z lotniczem przysposobieniem wojskowem oraz pomocą wojska dla klubów.

L. O. P. P.

Z prac Zarządu Głównego. W dniu 26 stycznia rozpoczyna się w Warszawie Kurs Obrony Przeciwgazowej dla instruktorów. Biorą w niem udział delegaci komitetów wojewódzkich. Kurs trwać będzie do marca.

W marcu rozpocznie się kurs inspektorów O. P. Gaz.

W końcu stycznia odbędzie się konferencja w sprawie regulaminu konkursów modeli latających, w której wezmą udział instruktorzy modelarstwa z komitetów wojewódzkich.

L. O. P. P. dla klubów. Zarząd Główny L. O. P. P. przekazał Komisji Lotnictwa Sportowego do podziału między kluby sumę 10.000 zł. pozostałą z budżetu przeszłorocznego. Na wniosek Rady Klubów, K. L. S. podzieliła subsydjum Ligi proporcjonalnie do ilości zakupionych przez kluby awionetek.

Walne zgromadzenie programowo-budżetowe Komitetu Wojewódzkiego w Krakowie. W dniu 21-go grudnia z. r. odbyło się zwyczajne doroczne ogólne zgromadzenie programowo - budżetowe Komitetu Wojewódzkiego LOPP w Krakowie. W zebraniu wzięli udział: delegaci wszystkich Komitetów Powiatowych i Miejskich, Komitetu Kolejowego, Aeroklubu Akademickiego, Rady m. Krakowa, organizacyj społecznych i prasy. W zastępstwie nieobecnego prezesa Komitetu powitał zebranych imieniem zarządu inż. Piotr Król. Na przewodniczącego zgromadzenia wybrano generała Łuczyńskiego, d-cę korpusu, na sekretarza p. Chrapowieckiego, delegata z Wieliczki.

Program prac na rok 1931 przedstawił sekretarz dr. K. Michalik, a preliminarz budżetowy skarbnik dyr. Makowski, poczem uchwalono budżet w sumie 145.000 zł. w dochodach i rozchodach, uwzględniając w tej sumie składki członkowskie, ofiary, imprezy i „Tydzień L. O. P. P." — w dochodach, a w rozchodach — urządzenie lotnisk i lądowisk organizację obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, popieranie twórczości lotniczej i sportu lotniczego, stypendja, propagandę i organizowanie nowych placówek. Program prac przedstawia stały rozwój L. O. P. P., jednakowoż do wykonania ogromu zadań w dziedzinie lotniczej i gazowej konieczne jest powiększenie liczby członków Ligi, usprawnienie organizacji, należyte wpłacanie składek.

Generał Łuczyński przedstawił zebranym ogólny zarys organizacji obrony przeciwgazowej i przeciwlotniczej podnosząc konieczność ścisłej współpracy z Polskim Czerwonym Krzyżem. P. generał przyrzekł ze swej strony współpracę i poparcie.

W programie lotniskowym przyjęto budowę lotniska w Białej-Bielsku wspólnie z Komitetem Kolejowym i Śląskim oraz urządzenie już istniejących lądowisk dla celów turystycznych i wojskowych w Nowym Targu, Nowym Sączu, Mielcu, Chrzanowie i Dębicy. W dziedzinie sportu lotniczego poparcie dla Aeroklubów celem szkolenia pilotów sportowych i dostarczenia im awionetek.

Konkurs literacki Zarządu Głównego L. O. P. P. Jak donosiliśmy już, Zarząd Główny L. O. P. P. ogłosił swego czasu konkurs na komedyjkę lotniczo-gazową z wykluczeniem motywu wojennego.

W skład jury weszli: prof. Wł. Umiński, red. E. Rafalski, red. Z. Kawecki, red. Z. Kleszczyński, wiceprezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. St. Rudziński, dyr. Wł. Baliński i red. Jan Piotrowski.

Żaden z nadesłanych utworów nie odpowiadał warunkom zgóry zastrzeżonym. Przedewszystkiem okazało się, że żaden z nich, wystawiony na scenie, nie zdoła wypełnić wieczoru.

Jury po sumiennej ocenie wszystkich nadesłanych rękopisów, nie uznało za możliwe przyznać komukolwiek z uczestników pierwszej nagrody, która pozwalałaby domyślać się, że nagrodzony utwór odpowiada ze wszechmiar warunkom konkursowym; nie chcąc jednak zniechęcać młodych pisarzy do dalszej może owocniejszej pracy, postanowiono jednogłośnie przyznać tylko drugą nagrodę w kwocie zł. 700.— utworowi noszącemu tytuł „Słoneczna Nić". Autorem tej komedyjki, jak się okazało po otwarciu koperty, jest p. Marita Morsztynkiewiczówna z Poznania.

Nienagrodzone utwory są do odebrania w Głównym Zarządzie LOPP, przy ul. Długiej 50, za złożeniem pokwitowań biura Zarządu, stwierdzających podjęcie pracy, lub pocztowych dowodów nadania prac przesyłką poleconą.

Prace nieodebrane do dnia 31 marca 1931 r. ulegną zniszczeniu.

WYDAWNICTWA

Album Dziesięciolecia Lotnictwa Polskiego. Poznań 1930. Nakładem wydawnictwa „Lotnik". Str. 303 + 43.

„Lotnik" miał wydać kalendarz. Obszerny materjał kazał mu jednak odstąpić od pierwotnego zamiaru i wydać „Album Dziesięciolecia". Jest on — jak się wyraża sama redakcja o swej pracy — p r ó b ą ujęcia całości lotnictwa polskiego w pierwszym okresie dziesięciolecia. Z zadania tego wywiązali się wydawcy nagół dobrze. Trzeba bowiem zważyć, że pierwsze tego rodzaju wydawnictwa mają zawsze duże braki. „Album" jest kompilacją. Wiele artykułów powtórzono z czasopism. Rozpada się na działy, obrazujące poszczególne dziedziny lotnictwa (wojsko, komunikacja, przemysł, sport, L. O. P. P.). We wstępie mamy artykuły, zapoznające w sposób ogólny z historją lotnictwa i jego znaczeniem. Najlepiej wypadł dział przemysłu. „Sport", dział szczególnie nas obchodzący, wyszedł słabo. Tu może najbardziej objawił się poważny minus pracy — brak objektywizmu i „lokalny patrjotyzm". On to, zapewne, spowodował zupełnie nierównomierne potraktowanie działalności klubów. Aeroklubom Akademickim „Album" poświęca miejsca niewiele. Rola, jaką A. A. odegrały, jest tu wogóle zignorowana. W spisie klubów A. A. figurują na końcu. Wiele natomiast pisze się o jednym klubie, bliskim sercu Redakcji. Ten „patrjotyzm" poszedł nawet tak daleko, że Redaktorzy poskreślali nieharmonizujące z ich ogólnym tonem ustępy oficjalnego sprawozdania z działalności klubów za r. 1929, zestawionego przez Zrzeszenie Klubów. Ponieważ samowolnie dokonawszy zmian, Redakcja zachowała pod sprawozdaniem podpisy członków Zarządu Zrzeszenia, dopuściła się fałszu dokumentu.

No, ale chętnie o tem zapominamy. Wydawnictwo jest pożyteczne. Zalecamy go Czytelnikom.

Janusz Meissner. — Licznik z czerwoną strzałką. — Bibljoteka „Iskier". 1931.

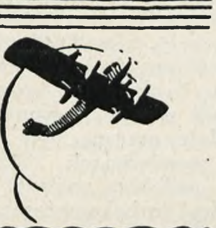
Jest to nowy tomik nowel lotniczych, w którym reprezentowane są wszystkie kierunki twórczości autora „Szkoły Orląt". Znajdujemy więc „niesamowite" opowieści w rodzaju „Hangaru Nr. 7" („Dziwny pasażer", „Przesyłka z Khartumu", „Licznik z czerwoną strzałką") obok „Polnische Flugwetter" którą możnaby porównać z „4300 km"; jest też „Blagier" — z typu przygód kreślonych z humorem. Może najmniej głosu ma w tym zbiorku „sam porucznik Grey". Nowym natomiast wydaje się Meissner w ostatniej noweli zbiorku — „As" — jako realista w służbie publicysty lotniczego.

Meissner bierze swoich bohaterów z otoczenia. To wzmacnia zainteresowanie czytelnika, odznajdującego znane sobie postacie i życie lotnicze. Czytelnik bardzo często nie może sobie zdać sprawy, gdzie kończy się rzeczywistość a zaczyna fantazja literacka. Rozumiejąc to, zwierza się autor w tytułowej noweli, dlaczego pisze i skąd czerpie tematy.

„Trzeba jakoś żyć — powiada z humorem — i zarabiać na masło do chleba, który mi daje mój zawód pilota. Oto jeden z powodów, dla których piszę. Trzeba, abyście coś niecoś wiedzieli o nas, „żółtych kołnierzach" — to drugi powód. A środki? Posłuchajcie, oto jeden z wielu".

Tu autor opowiada, jak z fotografij i wspomnień bydgoskich powstają jego typy i przygody. I zaraz daje nam dowód, pisząc historję „młodego asa" Brzozowskiego z licznikiem z czerwoną strzałką.

To dziejopisarstwo naszego życia lotniczego jest przemiłą cechą Meissnera. Ono też sprawia, że książek tego autora czytelnikowi Skrzydlatej nie trzeba zalecać. Czyta je każdy lotnik, bo nie czytać ich poprostu nie można.



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



ANGLJA

Lotniska dla turystów. National Flying Serwices Ltd w roku bieżącym zbadało 107 terenów nadających się do lądowania dla samolotów turystycznych. W najbliższym czasie mają być one wykupione, doprowadzone do stanu używalności i oddane do użytku publicznego.

Warto przy sposobności nadmienić, że — według niedawnego oświadczenia podsekretarza stanu lotnictwa, M. Montague — na terenie Anglji i północnej Irlandji znajduje się obecnie 129 lotnisk cywilnych użyteczności publicznej. Wkrótce więc turyści angielscy będą mogli lądować w 236-ciu miejscowościach swej ojczyzny.

A nasi?...

Wojskowy olbrzym angielski. Największym wojskowym wodnosamolotem angielskim jest poddawany obecnie ostatnim próbom Blackburn „Sydney", jednopłat całkowicie metalowy. Ciężar tego wodnosamolotu wynosi 10000 kg (wraz z ładunkiem). Siłę pociągową stanowią 3 silniki Rolls-Royce F.XII M. S. o mocy 530 KM każdy.

Co się tyczy wyników prób odbytych już częściowo, to dotychczas są one bardzo pomyślne. Kierownikiem lotów kontrolnych i próbnych Sydney'a jest szef eskadry, Key, który oświadczył po godzinnem pilotowaniu, że jest zachwycony tą nową maszyną. W dalszych lotach brał także udział popularny w Anglji pilot Weblin, wraz z załogą, składającą się z 5 ludzi. Pomimo bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych w czasie lotu, Weblin oświadczył również, że jest całkowicie zadowolony ze sprawności wodnosamolotu.

Przelot do Indji za 40 funtów. Dr. Wincent, prezes zarządu Towarzystwa Transportów Lotniczych w Indjach Brytyjskich, przybył do Anglji po zakupy samolotu Moth na własny użytek. Drogę powrotną — rzecz prosta — p. Wincent pragnie odbyć na swej nowej maszynie i w tym celu ogłosił w pismach angielskich, że poszukuje jednego lub dwóch towarzyszy podróży do Indji, przyczem żąda za przelot dwóch osób 80 funtów szterlingów, co — jak na stosunki angielskie — wcale nie jest ceną wygórowaną.

Fotografja lotnicza. Władze angielskie ukończyły lotnicze prace fotogrametryczne w północnej Rodezji. Ogółem, w ciągu czterech miesięcy trwania tych prac, wykonano 15000 zdjęć przestrzeni wolnych i 700 zdjęć miast, osad i wsi. Duża część fotografji wykonana została z wysokości ponad 6000 metrów. Fotografje robione były przy użyciu somolotu Gloster z dwoma silnikami Jupiter XI.

Klemm w Anglji. W Anglji została zarejestrowana nowa firma, budująca samoloty, pod nazwą „Klemm Hall Aeroplanes Ltd". Kapitał zakładowy tej firmy wynosi 500.000 f. st. Prezesem zarządu jest Dawid Georg Hall. „Klemm Hall Aeroplans Ltd" zamierza budować samoloty turystyczne Klemm.

Nowe linje angielskie. „Imperjal Airways" przedłożyły rządowi nowy projekt linji lotniczej, która miałaby połączyć Londyn z Australją.

Jednocześnie rząd Wielkiej Brytanji rozpatruje inny projekt: połączenia Karachi z Kalkutą i prowadzi już badania nad możliwością stałej komunikacji lotniczej na tym odcinku wielkiej drogi z Anglji do Australji.

Lotnicza poczta świąteczna. Wodnosamolot „City of Calcuta" kursujący na linji anglo-indyjskiej, przybył dnia 22 grudnia z Aleksandrji do Aten, wioząc tonnę poczty, to jest około 76000 listów.

CZECHOSŁOWACJA

Szkolenie. W t. z. „Powszechnej szkole pilotażu" (Ustrzedni pilotni skola), o której pisaliśmy obszernie w numerze czerwcowym Młodego Lotnika, uzyskało w r. 1930 dyplomy pilotów 8 osób. Jak więc z tego wnioskujemy, ilość amatorów chcących się szkolić w pilotażu za opłatą jest w Czechosłowacji niewielka.

FRANCJA

Transafrykańska kompanja lotnicza. Transafrykańska Kompanja Lotnicza przedsięwzięła próbny przelot na linji Paryż—Madagaskar, celem rozpoczęcia stałej komunikacji pocztowej drogą powietrzną. Pilotem, który ma dokonać próbnego przelotu, jest znany lotnik Abrahams z T. C. A. Dnia 2-go stycznia wystartował on z le Bourget w kierunku Algieru, gdzie ma lądować w drodze na Madagaskar. Przelot odbywa się na samolocie Farman'a 300, zaopatrzonym w trzy silniki Titan po 230 KM każdy.

GRECJA

Grecka polityka lotnicza. Od chwili utworzenia ministerstwa lotnictwa, a więc od końca roku 1930-go, podjęto w Grecji na wielką skalę zakrojone prace nad rozwojem tej, tak ważnej w dobie obecnej, gałęzi życia społecznego i państwowego. Ministerstwo opracowało bardzo szczegółowy program działalności, który przewiduje utworzenie i rozbudowę wewnętrznej sieci komunikacji lotniczej, omawia sposoby szkolenia pilotów i powstanie nowych szkół lotniczych stworzenie uczelni dla mechaników, obserwatorów i personelu pomocniczego i t. d. Dalej program ministerstwa obejmuje zorganizowanie służby meteorologicznej budowę portów lotniczych, powiększenie taboru lotnictwa cywilnego i wojskowego i t. p.

Między innemi, przewidziane jest rozszerzenie i przebudowa portu lotniczego Tatoi w Atenach, na wzór wielkich lotnisk europejskich.

Na czele greckiego ministerstwa lotnictwa stoi obecnie dawny podsekretarz stanu lotnictwa, A. Zanas, który podczas wielkiej wojny odznaczył się jako dowódca grecko-francuskiej eskadry lotniczej na froncie. Nic więc dziwnego, że większość materjału technicznego i taboru lotniczego, zarówno greckich sił powietrznych, jak i linji komunikacyjnych, pochodzi z fabryk francuskich.

HISZPANJA

Turystyka lotnicza. Mrs. Edwin Montagu, wracając lotem ze swej wycieczki turystyczno-lotniczej do Hiszpanji, na własnym samolocie, zapragnęła wylądować w okolicach Walencji, dla odpoczynku. W poszukiwaniu odpowiedniego miejsca do lądowania, pani Mantagu ze zdumieniem zauważyła na jakimś większym budynku powiewający rękaw dla wskazywania wiatru, choć mapa lotnicza nie uwzględniała w tem miejscu żadnego lotniska.

Wylądowawszy w pobliżu, lotniczka z prawdziwą przyjemnością dowiedziała się że trafiła właśnie tam, gdzie chciałaby się znaleźć, a mianowicie do hotelu, posiadającego doskonałą obsługę i nie mniej dobrą restaurację. Właściciel zakładu, znajdującego się nad samym brzegiem plaży morskiej, umieściwszy na dachu swego domu rękaw lotniczy, tym sposobem zwabił już nie jednego przygodnego turystę-lotnika w swe gościnne progi...

HOLANDJA

Depesze z samolotów komunikacyjnych. Na konferencji lotnictwa komunikacyjnego, odbytej w Hadze, postanowiono wprowadzić na samolotach służących do przewozu pasażerów urządzenia dla nadawania depesz radjotelegraficznych przez podróżnych, w czasie lotu. Pierwsze urządzenia tego rodzaju zostaną wprowadzone przez Niemców na linji lotnczej Berlin—Drezno—Praga.

Nowa linja lotnicza. Rząd holenderski projektuje utworzenie nowej linji transportowej, która stanowiłaby połączenie Amsterdamu z Jawą. Linja ta ma być obsługiwana przez sterowce Zeppelina. Już w bieżącym miesiącu dr. Eckner ma zamiar przeprowadzić fachowe badania tej linji i w tym celu udaje się na Jawę.

ITALJA

Silnik do lotów na wielkich wysokościach. Towarzystwo Isotta-Fraschini w najbliższym czasie ma rozpocząć budowę silnika, specjalnie przeznaczonego do lotów na bardzo dużych wysokościach.

KANADA

Przedsiębiorstwa lotnicze. W Kanadzie istnieje obecnie 130 przedsiębiorstw lotniczych różnego rodzaju: transportowych, ubezpieczeniowych, mających na celu ochronę lasów, budujących samoloty, zajmujących się konserwacją lotnisk i t. p. Całkowity tabor lotniczy tych wszystkich przedsiębiorstw wynosi 500 zarejestrowanych samolotów.

NIEMCY

Szybownictwo. Sport szybowcowy rozwija się w Niemczech pod egidą i kierownictwem Deutscher Luftfahrt Verband'u. O rozwoju tego sportu świadczyć może najdobitniej garść cyfr, którą poniżej podajemy:

W r. 1929 skonstruowano w Niemczech 643 szybowce; w 1930 — 1100. (Dane te dotyczą szybowców całkowicie wykończonych).

Liczba szybowisk wzrosła na terenie całych Niemiec do 22.

Deutscher Luftfahrt Verband liczy obecnie 263 kluby związkowe.

Ilość członków tych klubów wzrosła z 1300 do 7000 osób.

Tak pomyślny rozwój sportu szybowcowego przypisuje niemiecka prasa fachowo-lotnicza odbywaniu corocznych zawodów szybowców w Rhön oraz b. licznym zawodom regjonalnym, które znakomicie przyczyniają się do popularyzacji i propagandy szybownictwa.

Samolot o ruchomych skrzydłach. Towarzystwo Rhön-Rositten w Niemczech prowadzi, jak wiadomo, badania nietylko nad budową i lotem szybowców, ale również interesuje się wszelkiego rodzaju maszynami cięższemi od powietrza i lotami na takich maszynach wykonywanemi. W szczególności wielkie zainteresowanie w swoim czasie wzbudziły śród władz i członków T-wa próby ze „skrzydłem latającem" (samolotem bez ogona). Specjalne studja przeprowadza Towarzystwo Rhön-Rositten nad lotami, opartemi na innych zasadach, niż zasady lotu obecnie znanych samolotów i szybowców.

Obecnie mamy do zanotowania nową sensację w dziedzinie tego rodzaju badań i prób: mianowicie udało się osiągnąć pomyślne wyniki w locie t. zw. p t a s i m, to jest przy poruszaniu skrzydłami aparatu, co doniedawna uchodziło za niemożliwe.

Sprawa przedstawia się następująco: już w roku 1926 w zawodach na Wasserkuppe uczestniczył samolot Brustmanna z ruchomemi skrzydłami. Ówczesne pierwsze próby tego rodzaju lotu przyniosły jednak zawód inicjatorowi ich i konstruktorowi maszyny.

Nie zrażony tem Brustmann, pracował nadal nad rozwiązaniem problemu ptasiego lotu i w roku 1928 dokonał ponownych prób ze swą maszyną, tym razem z wynikiem już pomyślniejszym.

Obecnie nowa jego maszyna, skonstruowana wspólnie z instruktorem Lippisahem, dała przy pierwszych zaraz próbach niezwykle dobre wyniki. Płatowiec, o którym mowa, jest jednopłatem (górnopłatem), o ruchomej powierzchni nośnej, na wzór skrzydeł ptasich. Ciężar płatowca wynosi 70 kg; rozpiętość — 10 metrów; powierzchnia nośna — 12 m^2. Skrzydła nie są zaopatrzone w lotki, natomiast ogon upierzony normalnie. Stery głębokości i stery boczne działają za pośrednictwem wspólnej przekładni sterowej. Skok skrzydeł wdół osiągnięty zostaje przez wyprostowanie nóg pilota, przy pomocy odpowiedniej dźwigni i pedałów.

Aparat ten, przy starcie z amortyzatora na płaszczyźnie poziomej, żegluje od 6-ciu do 10-ciu sekund, osiągając szybkość 8 do 10 m. na sekundę. Jeżeli w czasie lotu żaglowego pilot używa dźwigni skrzydłowych i wprawia je w ruch, to przy zachowaniu tych samych warunków startu — płatowiec podwaja szybkość i może przebyć dwukrotnie większą drogę.

Energja, konieczna do poruszania skrzydłami aparatu, wymaga wysiłku, równego wysiłkowi potrzebnemu do jazdy na rowerze po torze poziomym.

Aparat Brustmanna został wypróbowany w Wasserkuppe przez różnych pilotów, z bardzo pomyślnemi wynikami. Między innymi, pilot Krause wykonał na nim 60 udanych lotów.

Zwycięstwo Junkersa. Powszechnie znany jest niezwalczony upór Niemców, jeśli chodzi o zdobycie nowych linij komunikacji lotniczej dla eksploatowania ich, a co zatem idzie — dla umocnienia swego stanowiska w panowaniu nad powietrzem świata. Konsekwencja w tych dążeniach i umiejętność w osiąganiu zamierzeń budzić powinny nietylko zasłużony podziw, ale również pewne obawy co do czysto gospodarczych, a nie wojennych celów tego rodzaju kampanji.

Typowym przykładem niemieckich zdolności dyplomatyczno-handlowych jest otrzymanie koncesji przez Towarzystwo Junkersa na eksploatację linji lotniczej Windsbruck—Kimberley w Afryce Południowej. Angielskie Towarzystwo Union Airways, które starało się o tę samą koncesję i ofiarowywało niemal identyczne warunki (żądając takiej samej subwencji od rządu w wysokości 7000 funtów) otrzymało odpowiedź odmowną.

Samolot Junkersa do lotów na dużych wysokościach. Zakłady Junkersa, prawdopodobnie już wkrótce, wypuszczą nowy typ samolotu, przeznaczony do lotów na wielkich wysokościach. Silnik tego samolotu ma, podobno, posiadać nieznany dotąd rodzaj turbokompresora, który pozwoli na lot maszyny w stratosferze. W tym celu kabina dla pilota i dla załogi będzie szczelnie okapturzona i hermetycznie zamykana w czasie lotu, powietrze zaś, a raczej tlen do oddychania, mieścić się będzie w stalowych butlach i stamtąd doprowadzane ma być do wnętrza, przy pomocy automatycznych regulatorów.

Podobno prace nad budową tego nowego samolotu trwają już przeszło rok i trzymane były dotąd w ścisłej tajemnicy.

DO—X. Inżynier Dornier ma zamiar (już po raz trzeci) zmienić silniki na swej łodzi latającej DO—X. Tym razem mają to być Rolls-Royce, o tej samej mocy, co obecne silniki Curtiss'a.

Tani samolot turystyczny. Dzięki znacznemu napływowi zamówień na samoloty turystyczne typu Klemm z 20-konnym silnikiem Mercedes, Deutscher Luftfarht Verband zamierza obniżyć cenę tych samolotów z 7500 marek niemieckich na 3450 marek.

Upadek z 7000 m. Znany meteorolog niemiecki, dr. Stemer, i pilot Schwalbe zginęli przed kilku dniami w katastrofie lotniczej, której przyczyny trudno będzie zapewne dociec. Wyleciawszy na obserwacje meteorologiczne na wysokość 7000 metrów, z niewiadomego powodu lotnicy wraz z samolotem gwałtownie zaczęli spadać i ponieśli śmierć pod jego szczątkami.

Istnieje przypuszczenie, że osiągnąwszy tak znaczną wysokość, pilot przestał panować nad maszyną wskutek osadu szronu, który pokrył osie sterów samolotu i uniemożliwił sterowanie. (Takie wytłumaczenie wydaje nam się jednak mało prawdopodobne — przyp. red.).

RUMUNJA

Dyplom lotniczy króla. Król rumuński Karol posiada dyplom obserwatora lotniczego. Dyplom J. K. Mości opatrzony jest numerem 469.

STANY ZJEDNOCZONE

Rekordowa sprzedaż samolotów. Zakłady przemysłu lotniczego Detroit Aircraft Co. w ciągu miesiąca października roku ubiegłego sprzedały 90 samolotów. Jest to cyfra po raz pierwszy osiągnięta przez fabrykę samolotów w ciągu jednego miesiąca.

Oryginalne polowanie. Pilot fabryczny zakładów towarzystwa Pitcairn-Cierwa Autogiro, Faulkner, opowiada następującą przygodę ze swych licznych przelotów na autogirach, które, podobno, dają o wiele więcej przyjemności w podróży turystycznej niż samoloty:

Wracając z New-Yorku na małem, sportowem autogiro, Faulkner zauważył w okolicach Treuton, na polu pokrytem gęstą roślinnością, dwóch myśliwych, szukających czegoś gorączkowo. Lecąc na bardzo małej wysokości, gdyż „wiatraczek" nie potrzebuje się obawiać przymusowych lądowań, pilot mógł sobie dokładnie zdać sprawę z gorączki, jaka ogarnęła obu myśliwych. Chcąc im przyjść z pomocą, z wysokości 15 metrów zbadał dokładnie teren i w końcu znalazł powód niepokoju myśliwych. Był nim królik, sprytnie wymykający się bokiem. Zredukowawszy gaz, Faulkner gestami i głosem wskazał myśliwym kierunek ucieczki zdobyczy. Od tej chwili los królika został przesądzony.

Podobno wdzięczni myśliwi myślą teraz, w jaki sposób upamiętnić tę nieznaną dotąd metodę polowania.

Pomijając jednak króliki, podobno wielkie towarzystwa, posiadające koncesje na polowania w Afryce, używają samolotów do wywiadu o miejscach przebywania stad słoni, na które polują.

Nowe awiomatki amerykańskie. Floty wojenne wielkich państw morskich poprzestawały dotychczas na przebudowaniu większych jednostek morskich, które już wyszły z użycia, na t. zw. awiomatki, czyli okręty przeznaczone do transportowania samolotów i przystosowane do startowania, względnie podnoszenia na pokład wodujących wodnosamolotów. Obecnie marynarka Stanów Zjednoczonych powiększa swój tabor o jedną tego rodzaju bazę pływającą, lecz specjalnie w tym celu budowaną. Okręt, o którym mowa, posiadać będzie 13800 tonn wyporu; koszt jego budowy wyniesie około 19.000.000 dolarów.

Badania lotniczo-lekarskie. W Stanach Zjednoczonych, w biurze badań lotniczo-lekarskich Departamentu Handlu, od roku 1926 zbadano 93000 kandydatów na pilotów.

Nowy typ masztu kotwicznego. Inżynier Leo Wilkes skonstruował nowego typu maszt do kotwiczenia sterowców, który — ze względu na wielką łatwość w używaniu i pewność — wzbudził niemałe zainteresowanie rządu. Maszt Leo Wilkesa składa się z nieruchomego słupa pionowego z ażurowej konstrukcji stalowej, do którego przytwierdza się przód sterowca, i z części ruchomej, dającej obracać się dokoła tego słupa, jak dokoła osi; na końcu obrotnicy zbudowany jest drugi słup stalowy, do kotwiczenia tyłu (rufy) sterowca. Tym sposobem można zawsze ustawić sterowiec w łożu wiatru, co zabezpiecza go przed zerwaniem.

SZWAJCARJA

Lotnictwo cywilne. Według ostatnio ogłoszonych danych statystycznych, w Szwajcarji znajduje się 60 samolotów cywilnych. W tej liczbie — 25 samolotów transportowych i 35 sportowych.

NUMER NASTĘPNY POŚWIĘCONY DZIAŁALNOŚCI KLUBÓW LOTNICZYCH W ROKU 1930, WYJDZIE W KOŃCU LUTEGO.

O CZEM PISZĄ INNI

PRASA KRAJOWA

Lot Polski wychodzi od stycznia 2 razy na miesiąc. Dwa pierwsze numery poświęcone są w dużej mierze Wystawie Paryskiej. Najbardziej interesującą jest polemika prowadzona między mjr. inż. T. Kalusińskim a dyr. Zarządu Gł. L. O. P. P., p. Wł. Balińskim, na temat: L. O. P. P. a obrona wnętrza kraju.

Przegląd Lotniczy za grudzień, poza artykułami treści czysto wojskowej, zawiera: d. c. pracy płk. Mokłowskiego „Loty przez Atlantyk", d. c. „Budowy lotnisk", inż. Skarbińskiego „Aluminjowe zbiorniki spawane w lotnictwie". W dziale „Na czasie" mjr. Kwieciński pisze o konferencji Aeroklubów państw M. Ententy i Polski oraz zjeździe F. A. I. W dziale technicznym mamy m. in. opis samolotu szkolnego PWS—12. Zwykłe działy dopełniają bogatą całość.

ZAGRANICZNA

The Aeroplane Nr. 24 z 3.XII. 1930 całkowicie poświęcony jest Wystawie Lotniczej w Paryżu. Obszerne i drobiazgowe sprawozdanie angielskiego korespondenta odznacza się niechęcią, skierowaną ku Francuzom, których lotniczej konstrukcji zarzuca naśladownictwo i wzorowanie się na samolotach Junkersa i Fokkera. Tem milej brzmią słowa pochwały dla ekponatów polskich, które uważa sprawozdawca za jedne z najlepszych i najciekawszych na wystawie. Szczególną uwagę poświęca zwłaszcza myśliwskiej maszynie konstrukcji Puławskiego, o której mówi, że jest jedną z niewielu produkcyj, zasługujących na głębsze przestudjowanie. Całe sprawozdanie pisane jest żywo, z humorem i — o ile nie wchodzą w grę Francuzi — bezstronie, z wielką znajomością rzeczy, której zresztą oczekiwać należy od reportera pracującego z górą dwadzieścia lat w tym zawodzie. Kogo interesuje Wystawa Paryska, ten bezwarunkowo powinien przeczytać wspomniany numer

Die Luftwacht Nr. 11 drukuje dłuższy artykuł K. Wittmana p. t. „Budowa portów lotniczych". Autor omawia tu najnowsze zdobycze na polu budowy portów lotniczych linij handlowych. Artykuł uzupełnia cały szereg b. ciekawych zdjęć fotograficznych nowoczesnych hangarów, lotnisk, poczekalń i budynków portowych, w Kalifornji, Los Angeles i Clewelandzie.

Dalej następuje artykuł R. Schulza o najnowszych typach angielskich wodnosamolotów. Omówiono tu kolejno produkcję najruchliwszych firm przemysłowych lotniczych angielskich, jak: *Blacburn Aeroplane, Sanders Roe, Schort* oraz słynną konstrukcję — *Supermarine.* Artykuł ilustrują liczne fotografje wodnosamolotów oraz tabela porównawcza mocy silników i specyfikacji technicznej.

Pozostała część numeru wypełnia szczegółowy opis „Kaczki" *Focke-Wulf* oraz bardzo bogata kronika ze wszystkich działów lotnictwa krajowego i zagranicznego.

The Aeroplane Nr. 28. C. G. S. w obszernym artykule stara się dać rozwiązanie trudności, na które napotyka rozwój cywilnego przemysłu lotniczego. Podczas gdy fabryki, pracujące dla wojska, mogą w ciągu całego roku zatrudniać określony kontygens robotników, przemysł cywilny, zależny całkowicie od zdolności nabywczej klijentów, od ich zamiłowań turystycznych, a szczególniej od fluktuacji ruchu handlowego w różnych porach roku — narażony jest na wielkie trudności.

Autor, w dalszym ciągu swej publikacji, daje przemysłowcom angielskim cały szereg trafnych wskazówek, zachęcając ich do zawierania umów z odbiorcami, mieszkającymi na południe od równika, gdzie komunikacja lotnicza trwa cały rok bez przerwy. Stałe zapotrzebowanie części zamiennych do samolotów na równiku pozwoliłoby na pracę w tym przemyśle bez przerw w czasie zimowych miesięcy.

Pan C. G. S. zachęca także do wczesnego reklamowania wszelkich nowości w dziedzinie przemysłu lotniczego, mających się ukazać na rynku w ciągu całego roku. Zdaniem autora artykułu, tego rodzaju reklama zorjentuje wcześnie klijentelę, która, mając dość czasu do namysłu wyboru, będzie w stanie dać obstalunki, co z kolei pozwoli przemysłowcom na uregulowanie produkcji.

Artykuł kończą rozważania na temat roli, jaką odegrać może lotnictwo cywilne w ogólnym kryzysie przemysłowym i ekonomicznym. Między innemi autor stawia śmiałe twierdzenie, że kraje, które potrafią najlepiej zorganizować szybki transport (lotniczy) swych towarów na rynki położone zdala od szlaków cywilizacji i utartych dróg komunikacyjnych, najwcześniej otrząsną się z zastoju i ciężkiej sytuacji, obejmującej przemysł światowych, a w szczególności — lotniczy.

Sir Allan J. Cobham w artykule p. t. „Pierwszy i najważniejszy warunek rozwoju lotnictwa w Anglji" zajmuje się sprawą budowy lotnisk w każdem angielskiem mieście. Autor słusznie dowodzi, że lotnictwo turystyczne wówczas dopiero zyska należyte tempo rozwoju, gdy każdy turysta będzie miał możność zupełnie bezpiecznie lądować u celu swej podróży, nie narażając przytem maszyny na brak schronienia w czasię postoju. Tak, jak jest obecnie, turyści korzystają z bardzo niedogodnych przygodnych pól i łąk prywatnych, przyczem niejednokrotnie muszą płacić fantastyczne ceny za „zniszczoną" trawę, jeśli nawet nie uszkodzą maszyny na nieodpowiednim terenie, co pociąga za sobą wydatki o wiele większe.

Letec Nr. 12. Inż. J. P. w artykule wstępnym omawia znaczenie pierwszego międzynarodowego kongresu bezpieczeństwa lotu, odbywającego się w Paryżu.

Kpt. Wilde opowiada o swych przeżyciach lotniczych w artykule „Czterdzieści lat mego latania". (Kpt. Wilde jest jednym z pionierów lotnictwa, gdyż już w roku 1882 odbył swój pierwszy lot na szybowcu).

Numer uzupełniają sprawy lokalne i kronika.

Letectví Nr. 12. Numer rozpoczyna wielki artykuł ppłk.-inż. Hajeka, p. t. „Samoloty na wystawie lotniczej w Paryżu". W artykule tym ppłk. Hajek bardzo szczegółowo omawia wystawione typy samolotów i silników oraz wszystkie ich wady i zalety.

Samolet Nr. 12 zawiera cały szereg krótkich artykułów propagandowych, zaznajamiających czytelników z projektami konstrukcji Z. S. S. R.

Pilot Piątkowski (Piontkowskij) opisuje swój próbny przelot Moskwa — Nieżyn — Kijów — Sewastopol — Charków — Orzeł — Moskwa. Był to przelot, mający na celu wypróbowanie sowieckiego silnika „NAMI"—65, który podobno wywiązał się z zadania bez zarzutu.

Uzupełnienie numeru stanowią sprawy aerodynamiki stosowanej, roztrząsane przez fachowców.

Die Luftwacht Nr. 12 poświęcony jest, jak prawie wszystkie zresztą numery grudniowe pism lotniczych, wystawie paryskiej.

Pozatem komendant DO-X, Christiansen, pisze o locie Dorniera do Lisbony.

Dalej znajdujemy artykuł dr. Knaussa o pierwszym pocztowym locie Lufthansy z Berlina do Bagdadu.

Dział techniczny wypełniony jest opisami samolotów z wystawy w Paryżu, gdzie, między innemi, powiedziano, że polski samolot P—6 stanowił, obok Bréguet'a XXVII, najciekawszy eksponat przemysłu lotniczego świata.

Bogata kronika wszystkich działów uzupełnia ten ciekawy numer bardzo dobrze redagowanego pisma.

Sports et tourisme aeronautiques Nr. 1. Pismo to powstało we Francji w grudniu roku ubiegłego. Ma ono na celu popularyzację wszystkich rodzajów sportu lotniczego, aby tym sposobem zwiększyć kadry turystów powietrznych. Specjalną uwagę poświęca redakcja lotnictwu bezsilnikowemu i słabosilnikowemu. Program działalności publicystycznej zasadza się na propagowaniu lotnictwa, jako przyjemności, której dostarcza swym zwolennikom lot na samolocie turystycznym, na szybowcu, czy też na balonie wolnym.

Pierwszy numer wypełniają: artykuł L. Proust'a o rozwoju turyzmu lotniczego we wszystkich państwach Europy; E. H. Lemon — „Samolot współczesnego turyzmu", ujmujący w porządku chronologicznym typy słabosilnikowych samolotów poczynając od r. 1912-go; ciekawy artykuł G. Abrial'a o obecnym stanie lotnictwa bezsilnikowego; wreszcie kilka drobnych artykułów z dziedziny modelarstwa i techniki.

Całość przedstawia się bardzo interesująco i nieszablonowo.

Les Ailes Nr. Nr. 497, 498, 499. Wszystkie ostatnie numery zawierają artykuły polityczne, w związku ze zmianą na stanowisku ministra lotnictwa, Laurent Eynac'a, którego zastąpił obecnie p. Painleve. Pozatem wiele miejsca Les Ailes poświęcają italskiemu przelotowi nad południowym Atlantykiem i — w dalszym ciągu — wystawie lotniczej w Paryżu.

FELJETON



Feljeton musi być, a z tematem do feljetonu „gorzej". Wobec tego, skrupi się na miss Johnson. Miss Johnson była przez dni parę jedyną zimową aktualnością.

Podobają mi się Anglicy. Co tu gadać, siedzi sobie taki Anglik z fajką w zębach gdzieś na kolonjalnej, bardzo podejrzanej wyspie, wyciska co może z kolorowych tubylców. Tubylcy zgrzytają zębami, porykując od czasu do czasu. Anglik śpi spokojnie, jak dziecko. Tubylcy pewnego bardzo miłego wieczoru zarzynają sympatycznego Anglika tępym nożem. Na jego miejsce niezwłocznie przybywa Anglik zupełnie podobny do poprzedniego. Ponure wspomnienia poprzednika nie odbiera mu apetytu: ani na jotę nie postępuje inaczej. Tubylcy zarzynają tępym nożem sympatycznego Anglika... i t. d. i t. d. Perpetuum mobile.

Z rasy takich ludzi pochodzi miss Johnson. Pożera sporsze przestrzenie na swoim Moth'cie, samotnie „grzmi" do Australji lub do Chin. Rodzice miss Johnson nie widzą w tem nic „nieodpowiedniego" dla „młodej panny", nie rozczulają się zbytnio nad niebezpieczeństwem, na które się naraża, wychodząc ze słusznego założenia, że człowiek na to się urodził, żeby kiedyś umarł; a czy to następuje wcześniej, czy później, czy na tyfus, czy na wilki syberyjskie (sporym, jak wiadomo apetytem bogate) — o to mniejsza. Gdy miss Johnson kraksuje pod Krasnosielcem, „szanowni Jej rodzice" przesyłają depeszę: „Kondolencje z powodu kraksy. Rodzice". Nic więcej.

Ta naturalność w traktowaniu lotnictwa jest b. ładna.

Jakże przykro wobec powyższego wygląda sprawa pewnego młodego pilota klubowego, który wyszkoliwszy się w pilotażu w aeroklubie bezpłatnie, przydzielony następnie na czas służby wojskowej do szkoły lotniczej, składa wraz z dwoma innymi (nie z klubów) towarzyszami podanie o przeniesienie ich do piechoty, ponieważ mamusie są chore na serce i obawa (poco obawa?) o życie szacownych jedynaków ujemnie wpływa na stan zdrowia rodzicielek.

Szlachetni młodzieńcy! Kiedyście się zaczęli szkolić z własnej woli w aeroklubie, wiedząc o tem, że w przyszłości czeka was służba w lotnictwie wojskowem, doskonale mogliście obliczyć wasze możliwości. Gdyście latali w szkole, potem samodzielnie, mamusie przyzwyczaiły się do waszego latania, mimo żeście byli młodsi.

Skąd więc raptem ta zmiana w stosunku do dwudziestoparoletnich „koni"? Fe, panowie! Młoda Angielka bije was bezapelacyjnie. A wy „wypompowaliście" z funduszów społecznych wasze szkolenie, nie poczuwając się do spłacenia długu!

Jeszcze jedna rzecz mnie cieszy. O Angielkach mamy wyrobione przekonanie, że są to ludzie pozbawieni lekkomyślności w przeciwieństwie do nas. Przykład miss Johnson dementuje w nas to przekonanie. Bo proszę: wypuścili dziewczyninę bez ceremonji, jak do wujka na polowanko. W odkrytej maszynce, bez bliżej określonych widomości o trasie i warunkach na tej trasie panujących w różnych porach roku. W pięciostopniowej temperaturze pazurki jej na „knyplu" zmarzły. Gdy usłyszała, że musiałaby przelatywać Syberję podczas mrozu 50—60 stopni, była bardzo zdziwiona. Treningu w lataniu, nawet przy znacznie mniejszym mrozie, nie miała. Gdyby, biedactwo, musiało lądować przymusowo na Syberji, zesztywniałaby niezawodnie w przeciągu najbliższej półgodziny i wilki połamałyby sobie zęby. To też dobrze, że wraca do Londynu.

W każdym razie miss Johson to dzielna dziewczyna.

Jestem przekonany, że mielibyśmy równie dzielne kobieciny, gdyby nie ten paskudny brak „forsy". Chroniczny brak środków obiegowych.

T. P.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI W WARSZAWIE

Udział w Lubelsko-Podlaskich Zawodach Lotniczych. Na L.-P. Z. L. Aeroklub wysyła następujące awionetki: RWD—4, JD—2 bis oraz „Moth'a", wypożyczonego łaskawie przez Departament Aeronautyki. Prócz wymienionych, startować będą pod barwami A. W. samoloty: „Moth" prof. T. Pruszkowskiego, „Moth" p. B. Skórzewskiego, RWD—4 Sekcji Lotniczej oraz PZL—5 Państwowych Zakładów Lotniczych.

Utworzenie Sekcji Szybowcowej. Uchwałą zarządu z dn. 22.I utworzona została w Klubie Sekcja Szybowcowa, której kierownictwo zostało powierzone p. Zbigniewowi Oleńskiemu.

A. W. zamierza zakupić 2 szybowce i rozpocząć na nich szkolenie na wiosnę r. b.

Raid do Estonji. A. W. organizuje lot do Estonji. Start nastąpi w drugiej połowie lutego.

Sekretarz
(—) **H. Orgelbrandówna**

Dn. 22.I.31.

AEROKLUB AKADEMICKI W POZNANIU

Sekcja konstruktorska. Dnia 17.XII ub. r. oblatywana była awionetka konstr. inż. Janowskiego, wykonana w sekcji konstruktorskiej A. A. P. W czasie oblatywania uległa zupełnemu rozbiciu.

Trening. Z powodu ferji świątecznych frekwencja lotów treningowych w miesiącu grudniu ub. r. zmniejszyła się.

Kurs teoretyczny. Decyzją Zarządu zostało postanowione otwarcie kursu teoretycznego, mającego trwać dwa miesiące. Od chwili obecnej zostały umożliwione członkom ćwiczenia praktyczne w plutonie obsługi 3 p. l.

Szkolenie w Klubie. W początkach listopada ub. r. ukończył szkolenie kol. Pluciński Stefan. Z wiosną b. r. przystąpi Klub do szkolenia członków za opłatą 2.000 zł.

Obecny skład Zarządu. Prezes Iżycki Mateusz dypl. kpt. pil., wiceprezesi — Gąsiorowski Józef i Pluciński Stefan skarbnik — Rapp Kazimierz, sekretarz— Góralewicz Kazimierz. W miesiącu wrześniu ub. r. ustąpił kol. Krzymuski Roman, gospodarz Klubu; w listopadzie — kol. Karliński Bolesław, sekretarz .

Dn. 16.I.1931.

Za Zarząd A. A. P.
Sekretarz
(—) **Góralewicz Kazimierz.**

AEROKLUB AKADEMICKI WE LWOWIE

Loty. W miesiącu grudniu wykonano 48 lotów w czasie 13 h 20', w tem 9 dłuższych przelotów. Wszystkie loty wykonano na awionetkach RWD—4. Na Henriot'cie nie latano z powodu braku nart. W końcu grudnia odebrano z Sekcji Lotniczej S. P. W. drugą awionetkę RDW—4.

Udział w Lubelsko-Podlaskich Zawodach Lotniczych. A. A. L. zamierza zgłosić do Lubelsko-Podlaskich Zawodów Lotniczych jedną awjonetkę RWD—4.

Szybownictwo. Dnia 8.XII odbyło się zebranie likwidacyjne członków IV-ej Wyprawy Szybowcowej, na którem omawiano wyniki ostatniej wyprawy i radzono nad organizacją następnych. Wiosenną wyprawę zamierza A. A. L. urządzić w kwietniu. Już najpóźniej w drugiej połowie lutego należałoby przystąpić do jej zorganizowania. Szybowce wymagają gruntownego remontu, a i na samem szybowisku w Bezmiechowej jest wiele do zrobienia.

W roku 1930 A. A. L. na zakup szybowców i sprzętu oraz na urządzenie wypraw wydał powyżej 27.00 złotych. W chwili obecnej A. A. L. nie posiada żadnych funduszów na urządzenie wyprawy wiosennej i, o ile najpóźniej do końca lutego nie otrzyma subwencji, wyprawa wiosenna nie będzie się mogła odbyć. Dzięki pomocy Dep. Aeronautyki oraz Zarządu Gł. LOPP, naświetlono na IV-ej wyprawie film szybowcowy. Film ten jest własnością Zarządu Gł. LOPP. A. A. L. otrzymał jedną odbitkę, którą wyświetlano w lokalu klubowym. Film zawiera wiele ciekawych scen z życia obozu szybowcowego w Bezmiechowej i, intensywnie propagowany przez LOPP, niewątpliwie przyczyni się do szerokiego spopularyzowania w Polsce szybownictwa.

w/z Sekretarz
(—) **Stanisław Kozioł.**

Lwów, 19.I.1931.

LUBELSKI KLUB LOTNICZY W LUBLINIE

Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze. L. K. L. organizuje w dn. 30.I—1.II „Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze".

Protektorat nad zawodami przyjął pan minister komunikacji, inż. A. Kühn. Komitet honorowy tworzą pp.: radca R. Adamowicz, wiceprezes Komisji Lotnictwa Sportowego, sen. inż. Jan Czerwiński, nacz. dyr. Podlaskiej Wytw. Samol.; gen. bryg. Jerzy Dobrodzieckí, d-ca O.K. II; inż. Juljan Eberhardt, prezes Zarządu Główn. L. O. P. P.; pułk. inż. Czesław Filipowicz, nacz. Wydz. Lotn. Cywil. Min. Kom.; Henryk Józewski, woj. wołyński, prezes Woł. Kom. Woj. LOPP; b. wice-woj. Walerjan Karasiński, prezes Lub. Kom. Woj. LOPP; Jan Krahelski, wojewoda poleski; Józef Piechota, kierown. zarządu m. Lublina; płk. Janusz Przyziński, starosta zamojski, prezes Kom. Pow. LOPP; poseł Janusz ks. Radziwiłł, prezes Aeroklubu R. P.; płk. dypl. Ludomił Rayski, szef Dep. Aeron. M. S. Wojsk.; Stanisław baron de Rosenwerth, wiceprezes A. R. P., prezes Kom. Lotn. Sportowego; płk. dypl. Bolesław Świdziński, wojewoda lubelski; Zygmunt Skrzyński, wicewojewoda poleski, prezes Pol. Woj. Kom. LOPP; gen bryg. Mieczysław Trojanowski, d-ca O. K. IX; inż. Zygmunt Zakrzewski, nacz. dyr. fabryki samolotów Plage-Laśkiewicz.

Regulamin zawodów.

1. Lubelski Klub Lotniczy w Lublinie, łącznie z Klubem Lotniczym Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej urządzają w lutym doroczne zawody lotnicze pod nazwą: „Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze". Kontrola tych zawodów spoczywać będzie w rękach Komisji Sportowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Zawody będą rozegrane zgodnie z regulaminem sportowym F. A. I.

2. I-sze Lubelsko-Podlaskie Zawody Lotnicze odbędą się w roku 1931 od dn. 30 stycznia do 2 lutego i obejmą:
   a) lot na trasie: Lublin—Biała Podlaska — Brześć n/B.—Łuck—Zamość—Lublin;
   b) lot na wysokość.

3. Wyniki poszczególnych wyczynów sportowych ustalane będą w/g wzorów klasyfikacyjnych w sposób następujący:
   a) lot na trasie:

$$A = \frac{G \cdot V^2}{C \cdot M^{1/2} \cdot 10}$$

przyczem G = ciężarowi użytecznemu,
V = osiągniętej szybkości na całej trasie w km/godz.
C = ciężarowi własnemu,
M = moc wzięta z krzywej mocy danego silnika przy maksymalnych obrotach na ziemi.

Czas lotu liczy się od chwili startu w Lublinie, aż do chwili lądowania w Lublinie, bez uwzględnienia czasu postoju na przewidzianych lotniskach, międzylądowaniach, pobierania materjałów pędnych i t. p.

Lądowanie na przewidzianych lotniskach jest obowiązujące, przyczem lądowanie musi być połączone z wzięciem wizy od komisarza sportowego;

b) lot na wysokość:

$$B = \frac{G^2 . h^2}{C^{1/2} . M^{1/2} . 100}$$

przyczem h = wysokość w kilometrach.

Lot na wysokość trwa pół godziny, wysokość oblicza się z krzywej barometrycznej w/g atmosfery Standard. W razie złego funkcjonowania barografów lot ma być powtórzony.

4. Wyniki końcowe wyczynów sportowych poszczególnego płatowca ustalone będą w/g wzoru:

$$X = K . K_1 . \sqrt{A^2 + B^2}$$

przyczem A = lot na trasie,
B = lot na wysokość,
K = współczynnik dla pilotów w/g poniższej tabeli:

piloci pilotujący	mniej niż rok	— 1,5
„ „ „ „	2 lata	— 1,4
„ „ „ „	3 „	— 1,3
„ „ „ „	4 „	— 1,2
„ „ „ „	5 „	— 1,1
„ „ ponad	5 „	— 1

Pilotowanie liczy się od ukończenia szkoły.

Jeżeli z pilotem leci drugi pilot lub kwalifikowany obserwator, to współczynnik bierze się taki, jaki odpowiada latom pilotażu, względnie czasowi od ukończenia szkoły obserwatorów starszego kwalifikacjami między załogą.

K_1 = współczynnik — zależy od współczynnika bezpieczeństwa danego płatowca, wziętego z książki płatowcowej:

dla n	≥ 7	równy	1
„ n	6 — 7	„	0,95
„ n	5 — 6	„	0,90

5. Do konkursu dopuszczone będą wszystkie płatowce, które są zapisane do rejestru statków powietrznych i podpadają pod jedną z kategoryj ustalonych przez F. A. I., a mianowicie:

Kategorja	I	najmniej dwu-miejscowe o c. wł. do 400 kg.
„	II	najmniej dwu-miejscowe o c. wł. do 280 kg.
„	III	jedno-miejscowe o c. wł. do 350 kg.
„	IV	jedno-miejscowe o c. wł. do 200 kg.

Dopuszczalna tolerancja wagi do 15% dla wszystkich kategoryj.

6. Wszystkie zgłoszone płatowce klasyfikowane będą w jednej grupie.

7. Za największą ilość punktów w zawodach zdobytych przyznaną zostanie nagroda w postaci puharu wędrownego, ufundowanego przez Kluby Lotnicze L. K. L. i P. W. S.

Nagroda ta po trzykrotnem kolejnem zdobyciu przez ten sam Klub przechodzi na własność tegoż.

Nagrodę przechodnią zdobywa Klub, który zgłosił płatowiec.

8. Wyznacza się pozatem następujące nagrody: I, II, III i IV w postaci artystycznych przedmiotów pamiątkowych. Nagrody te zdobywa załoga.

9. Zgłoszenie udziału w zawodach nastąpić może jedynie za pośrednictwem jednego z klubów afiljowanych do A. R. P.

10. W charakterze pilota i obserwatora dopuszczane będą tylko osoby, posiadające obywatelstwo polskie. Zmiany pilota i obserwatora w czasie zawodów są niedopuszczalne.

11. Termin zgłoszeń płatowców upływa z dniem 20-go stycznia w pierwszym terminie i 25-go stycznia 1931 r. w drugim terminie.

12. Równocześnie ze zgłoszeniem winno nastąpić przekazanie do kasy L. K. L. (konto P. K. O. Nr. 64.750) wpisowego w wysokości zł. 50.— od płatowca zgłoszonego w pierwszym terminie, lub zł. 100.— od płatowca zgłoszonego w drugim terminie.

Wpisowe podlega zwrotowi tylko w wypadku niedojścia zawodów do skutku.

13. Jako minimum zgłoszeń, przy których odbędą się zawody, określa się na 7 płatowców.

14. Płatowce biorące udział w zawodach winny znaleźć się na lotnisku w Lublinie najpóźniej dnia 29-go stycznia 1931 r.

15. Płatowce, przybywające z opóźnieniem nie większym jak 24 godziny mogą być dopuszczone do zawodów po wpłaceniu do kasy L. K. L. dodatkowo zł. 50.—.

16. Dnia 30-go stycznia 1931 r. nastąpi:
a) sprawdzanie dokumentów,
b) ważenie maszyn i oznaczanie cięż. użytecznego.

Ciężar użyteczny nie może być większy od przewidzianego w książce płatowcowej.

17. Dnia 31-go stycznia 1931 r. odbędzie się lot na trasie.

18. Dnia 1-go lutego 1931 r. odbędzie się:
a) lot na wysokość,
b) obliczanie zdobytych punktów.

19. Kierownictwo zawodów zastrzega sobie prawo zmiany kolejności wyczynów sportowych.

20. Termin lotu na trasie może być opóźniony tylko z powodu bardzo złych warunków atmosferycznych i to najwyżej o 2 doby.

21. Zawody organizować będą co roku na przemian: L. K. L. i K. L. P. W. S., a więc w roku 1932 K. L. P. W. S. i t. d.

22. Nagrodę wędrowną zabowiązuje się klub zwycięski dostarczyć do klubu organizującego do dn. 1-go stycznia roku następnego.

23. Wszelkie koszty związane z wyżywieniem i noclegami zawodników w czasie zawodów ponoszą sami zawodnicy.

24. Prócz niniejszego regulaminu, zawodników obowiązuje zastosowanie się do instrukcji szczegółowej, która będzie wydana oddzielnie.

Perzes (—) **T. Gumowski.**
Sekretarz (—) **K. Różański.**

BIULETYN INNYCH STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH

ZWIĄZEK AWIATYCZNY STUDENTÓW POLITECHNIKI LWOWSKIEJ

Nowy zarząd. Na odbytem w dniu 9.XII 1930 r. Zwyczajnem Walnem Zebraniu Związku wybrany został zarząd w następującym składzie:

Prezes — Mazurkiewicz Aleksander, I wiceprezes — Czerwiński Wacław, II wiceprezes — inż. Jaworski Władysław, sekretarz — Cisek Roman, skarbnik — Jakimowicz Tadeusz, oraz członkowie zarządu: Słodkiewicz Władysław, Wisiński Adam, Kotowski Franciszek, Mynarski Piotr, Lenczewski Tadeusz, Dąbrowski Bogusław, Radzimiński Józef.

Komisję Lustracyjną wybrano w składzie następującym: prezes — inż. Stauffer Adam, członkowie — Gałęzowski Bolesław, Bleicher Michał i Laskowski Zygmunt.

Nowy zarząd zabrał się bezzwłocznie do załatwienia całego szeregu spraw związanych z życiem Związku i szybownictwem. Między innemi udzielił licznych porad w sprawie budowy szybowców i prowadzi pertraktacje z Dep. Aeron. M.S.Wojsk. w sprawie dostawy szybowców typu CW—3 dla lotnictwa wojskowego.

Staraniem Zw. Awiatycznego wyjdzie książka o szybownictwie z licznemi fotografjami z wypraw szybowcowych. O ile fundusze na to pozwolą, książka ukaże się już w lutym.

Sekcja Techniczna, kóra w zeszłym roku zbudowała typ WC—4 i 3 typy CW—3, projektuje obecnie nowy typ szybowca przejściowego oraz przystąpiła do remontu aparatów zniszczonych w czasie jesiennej wyprawy.

Za Sekcję Propagandy
(—) **Gałęzowski Bolesław.**

Lwów, 20.I.1931.

KOŁO „START“ PRZY AEROKLUBIE WARSZAWSKIM

Warunki przyjęcia. Wszyscy interesujący się lotnictwem, a w szczególności szybownictwem, mają możność należenia do „Startu“. W tym celu należy zgłaszać się do Sekretarjatu (niedziela, godz. 12—14, lotnisko, ul. Topolowa, kancelarja A. W., tel. 810-01); po wypełnieniu deklaracji i w zależności od zgody Zarządu, będą uznani jako członkowie rzeczywiści.

Z dniem 1 stycznia 1931 r. Walne Zebranie postanowiło podnieść składkę członkowską do 2 zł. miesięcznie.

Zawieszenie prac szybowcowych. Od 15 grudnia r. ub. prace warsztatowe zostały zawieszone z powodu zamknięcia dotychczasowego lokalu. Nowy warsztat, o powierzchni dużo większej, umożliwi wykonanie wielu projektów Sekcji.

Sekretarz
(—) **S. Ziółkowski.**

Dn. 21.I.1931.

Drukarnia Techniczna, Sp. Akc. w Warszawie, Czackiego 3—5. Tel. 614-67.